10e Année ✐ N° 441 — 50 centimes — 2 Mars 1907 — Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

DANS CE NUMÉRO :

UN HORS-TEXTE

CHABRIER

Professeur de Boxe

LE TOURNOI DE GOLF DE CANNES

Harry Wardon, quatre fois champion d'Angleterre.

Abonnements :

s et Départements „ „ „ 24 *francs*
nger „ „ „ „ „ „ „ 28 —
Changements d'adresse 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

CACAO BENSDORP

LE MEILLEUR DÉJEUNER DU MATIN

dans toutes les Confiseries et Epiceries Fines

Agent Gén.al p.r la France. F. MALSAC. PARIS

Agent général pour la France : F. MALSAC, 101, rue du Bac, Paris.

LA PLUS SOUPLE

LA VRAIE VOITURE DE TOURISTE, c'est la

BERLIET

qui détient toujours le record de la consommation

SIÈGE SOCIAL : 239, Avenue des Ponts, LYON

Agent à Bordeaux : PINAUD-DUANIP 92-94-96, boul. de Caudéran

Agent à Paris : TART & Cie 2, avenue Alphand

LA PLUS SIMPLE

ANTIDERAPANT Paris, 11, Bd de Strasbourg USINE à LÉCLUSE (Nord)

DURANDAL

Le meilleur Le moins che

VOITURE DE TOURISME EUGÈNE BRILLIE

Construite par SCHNEIDER & Cie, du Creusot

Dans leurs Ateliers du HAVRE

PARIS

67, rue de Miromesnil, 67

AUTOMOBILES DELAUNAY-BELLEVILLE

Administration et Ateliers à SAINT-DENIS (Seine) Succursale et Garage à NICE (Promenade des Anglais)

4 fr. la Boîte de 3 Savons. EN VENTE PA

Parfumerie LUBIN, 11, Rue Roya

La Semaine Comique, par Henriot.

— Moi, j'adore boxer avec un ballon... d'abord, il est rare qu'il me rende les coups.

— Oh ! ben, Monsieur le député, depuis que vous nous promettez un chemin de fer, on ne vous croit plus !

— Mes enfants ! vous allez voir ressusciter la route, grâce aux pneumatiques *Le Gaulois !*

Qu'est-ce que vous croyez qu'elle fait à l'heure, cette avalanche ?...

— Du trois cents kilomètres... mais elle n'a pas de durée... cinq à six minutes et il n'y a plus d'essence dans le moteur...

— Vous savez, garçon, ne faites pas le malin, ou je vais au restaurant à côté... ça ne me gêne pas... J'en connais un excellent à 70 kilomètres d'ici !

PNEU CUIR VULCAN

CONCOURS DU BANDAGE 1905

COUPE DU MATIN

1er PRIX

P. BUCHILLET & Cie

47, Rue St Ferdinand, PARIS

Pneu-Cuir IMPERFORABLE SANS PEUR Pneu-Cuir ANTIDÉRAPANT

RÉSISTANCE INCOMPARABLE GARANTIE

BEAU & Cie 171, Cours Lafayette LYON — 19, Av. de la Gde-Armée, PARIS — LONDRES, BRUXELLES STRASBOURG, MILAN

PRENEZ GARDE, M

vous commencez à grossir et gross
vieillir. Prenez donc tous les jou
Dragées de THYROÏDINE Bou
votre taille restera ou redeviendra

LE FLACON : 10 Fr. — Envoi franco contre m
Laboratoires BOUTY, 1, Rue de Châteaud

Il est bon de prendre l'avis d'un méde

VOLTAIRE articulé avec Tablette pour MALADE OPPRESSÉ

DUPONT

Fabricant breveté s.g.d.g.

FOURNISSEUR DES HOPITAUX à PARIS — 10, Rue Hautefeuille, 10 près l'Ecole de Médecine

Les plus HAUTES RÉCOMPENSES à toutes les Expositions.

ENVOI FRANCO du CATALOGUE

ÉTABLISSEMENTS

TURGAN

LEVALLOIS-PERRET

OMNIBUS - CAMIONS

VOITURES DE TOURISME

Ld

HERNIE GUÉ

par le Nouveau BANDAGE
Accepté p'la Société de Ch
Recommandé p
Membres du Corps

Cet appareil en forme d'arbalète est invisible
supprime le ressort du dos et le sous-cuisse
peut se livrer à tous les travaux sans éprouve
Par sa pression constante il mène à la guérison En
MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-H

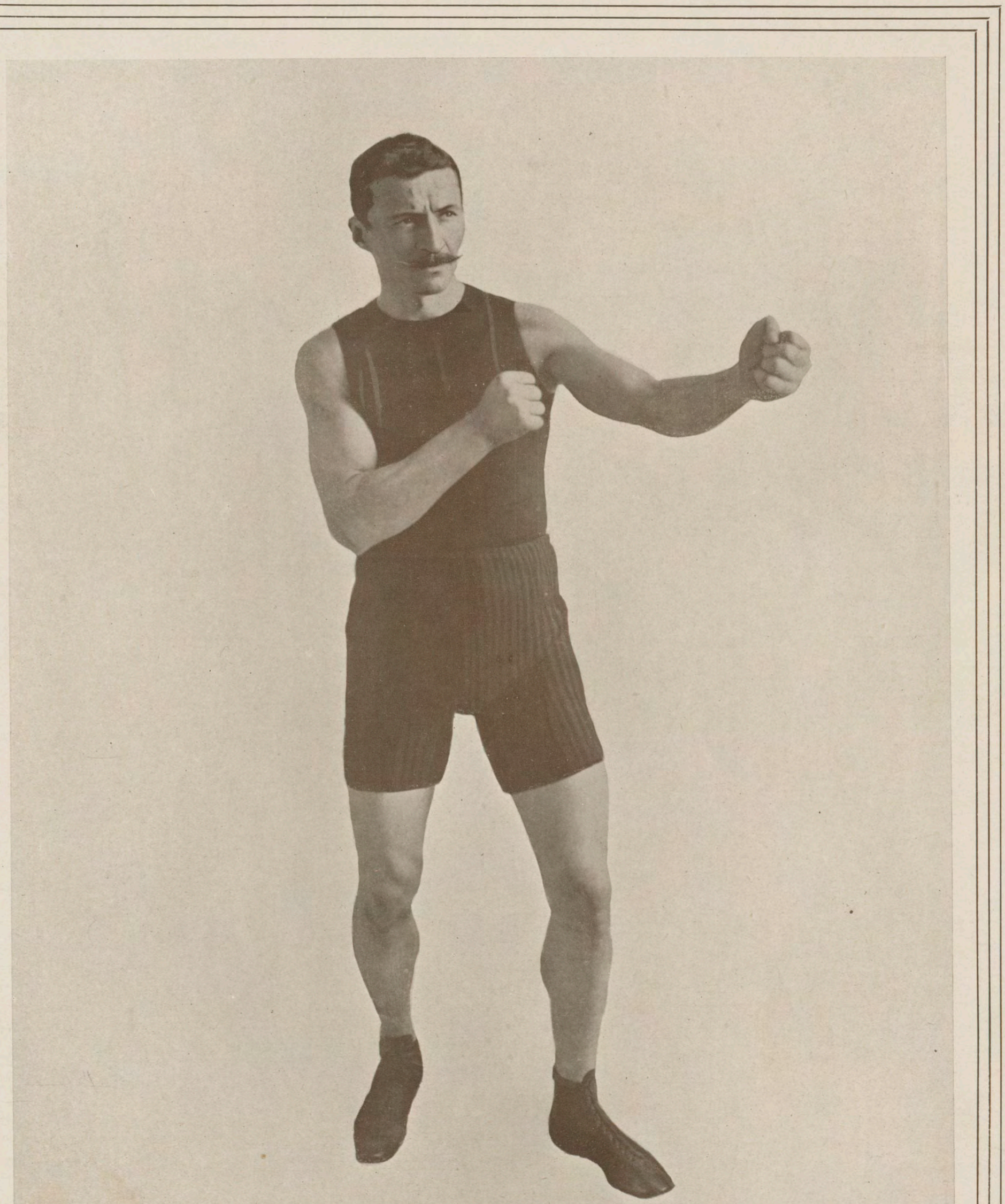
PUTEAUX (Seine)

AUTOMOBILES

DE DION-BOUTON

SIMPLES ✲ ROBUSTES ✲ ÉLÉGANTES

PUTEAUX (Seine)



CHABRIER

Professeur de Boxe.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ——— 24 fr.
Etranger ——— 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

2 Mars 1907 — N° 441
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ——— 2 fr.
La Page ——— 600 fr.
Encartage ——— 750 fr.

(Plaque Lumière.)

LE MATCH FRANCO-BELGE — ROSSIGNOL ET DE SMEDT

Les professeurs belges De Smedt, De Bel et Rabau, se sont rencontrés, le lundi 18 février, avec les professeurs français Rossignol, Adolphe Rouleau et Ramus, à la salle des Ingénieurs civils. Nos représentants se sont montrés supérieurs au fleuret, triomphant par 26 points à 30, mais, leur dédain de l'épée a causé leur défaite dans le match à cette arme. Ils ont succombé par 35 points à 28. La rencontre a été déclarée nulle. Trois amateurs français, MM. J. Joseph-Renaud, Bruneau de Laborie et Rosenbaum ont lancé un défi dans les mêmes conditions aux trois maîtres belges.

LES PREMIERS PAS D'UN MÉCANICIEN (1)

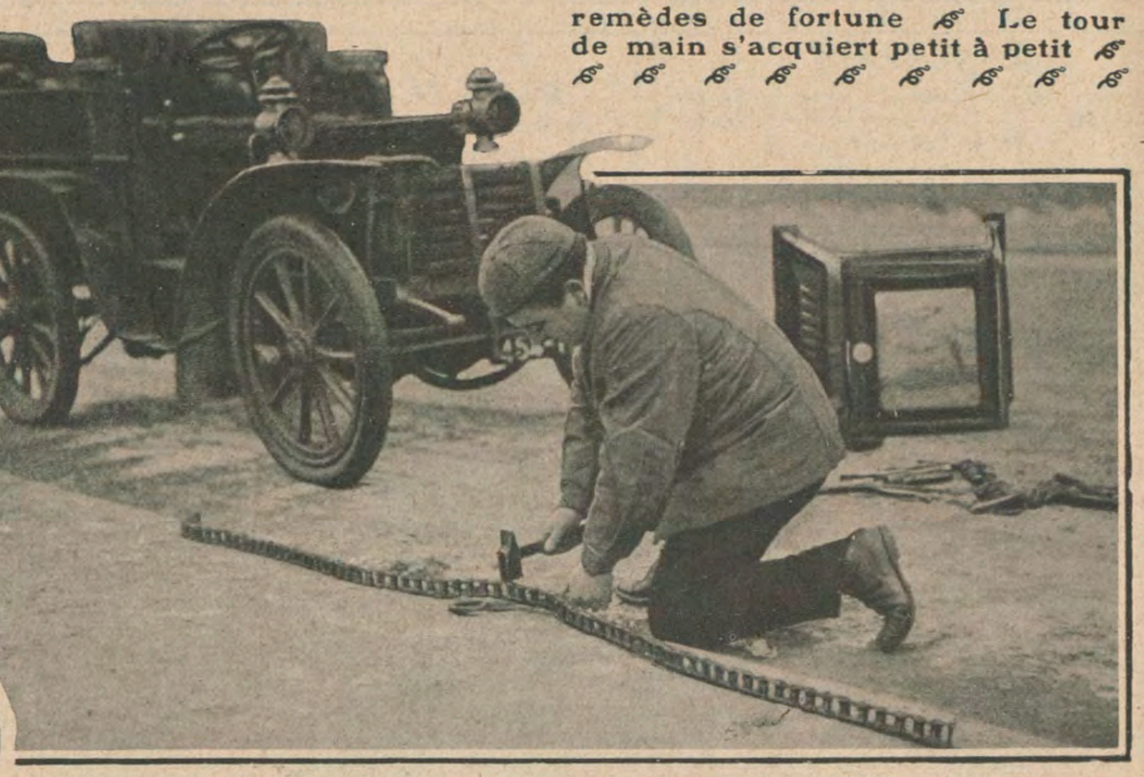
II. — PETITES PANNES

Un bon chauffeur doit pouvoir, sauf accident grave, toujours ramener sa voiture à l'étape ✓ Petits bobos et remèdes de fortune ✓ Le tour de main s'acquiert petit à petit ✓

Il est bien certain, aujourd'hui, que les voitures sont arrivées à une perfection telle que les pannes ne sont plus ce qu'elles étaient jadis. Les chauffeurs ont fait peu à peu, eux aussi, leur apprentissage, et le moindre accroc ne les laisse plus les bras levés de désespoir, devant une voiture arrêtée : « Moi, je suis toujours rentré avec ma voiture ! » proclament avec une certaine vanité les conducteurs qui aiment assez la mécanique pour ne pas courir, au premier accident, après le cheval placide qui tire vers la gare l'automobile bien malade que les paysans saluent d'un sourire au passage.

A part les pneus, qui, parfois, protestent contre le dur travail auquel on les soumet, on ne rencontre plus guère sur le bord des fossés, des chauffeurs accroupis sous leur voiture, ou plongés à mi-corps dans le capot entr'ouvert. Cependant, malgré tous les progrès réalisés, il est bien certain que le mécanisme délicat d'une voiture est victime de petites indispositions que le chauffeur doit pouvoir soigner sur la route même.

Les grandes avaries ne sont plus produites que par des accidents, les autres, les petites, sont inhérentes au mécanisme même,



Réparation d'une chaîne.

Sur le bord du trottoir, on peut fort bien remettre un maillon de chaîne et le river.

Pour dégager le tuyau d'essence.

Le tuyau d'essence est bouché? Avec la pompe à pneu solidement raccordée on peut fort bien le dégager.

et il faut que celui qui conduit soit capable, avec les moyens du bord, de faire des réparations de fortune qui lui permettent de terminer l'étape.

Aux grands maux, petits remèdes. Ne croyez pas qu'il faille sortir des Arts et Métiers pour réparer une chaîne cassée, par exemple. Il est bien inutile de courir jusqu'au prochain maréchal-ferrant pour remplacer le rivet ou le maillon brisé; avec une lime et un marteau, sur la première borne venue, on peut faire cette réparation. Mettons qu'il faille un quart d'heure au moins habile !

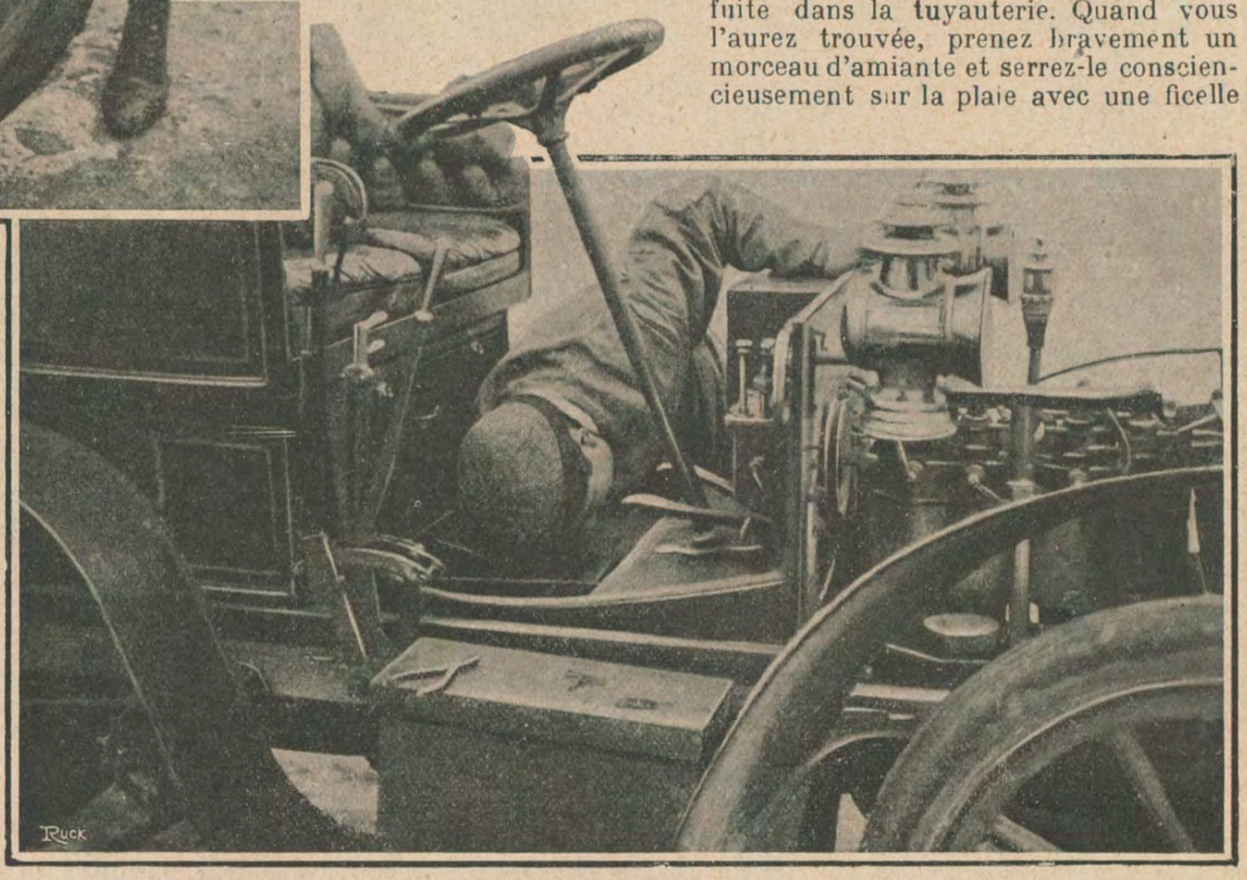
Vous avez dédaigné de graisser une roue : la fusée chauffe et grippe. Ne vous désolez pas, démontez votre roue sans vous énerver; avec un bout de toile émeri, frictionnez vaillamment la pièce malade; cinq minutes de courage, un peu de graisse pour éviter une rechute et vous remontez votre roue, qui n'a jamais si bien tourné.

Un coup de volant maladroit vous a fait heurter avec violence un petit obstacle, la barre d'accouplement est faussée. Ne vous lamentez pas ! démontez-la, et à coups de marteau, énergiques mais pas trop brutaux, redressez-la petit à petit. Vous arriverez à la remettre tout à fait droite, et votre direction sera aussi sûre qu'auparavant. Seulement cette avarie vous aura servi de leçon et vous vous méfierez des obstacles qui semblent insignifiants.

Votre embrayage patine, prenez des petites cales de bois et passez-les entre le cuir et le cône. Je ne vous dis pas que vous ferez ainsi 500 kilomètres, mais vous aurez au moins la surprise d'avoir remédié à ce patinage insupportable qui ôte toute souplesse à la voiture. Le moteur chauffe, la pompe fuit; mon Dieu, je sais bien que ce n'est pas une position bien confortable d'aller chercher sous la voiture, couché sur le dos, une pièce qui vous lâche. Mais enfin, cela ne vaut-il pas mieux que risquer de caler brusquement avec un cylindre complètement grippé? Un peu de courage, et si vos compagnons de route sourient de vous voir étalé sous le châssis, c'est qu'ils ne savent pas, les ingrats, qu'un moindre dévouement leur vaudrait de rester définitivement en panne.

Le carburateur est crevé ! oh ! oh ! ne vous frappez pas; encore une réparation de fortune; une toute petite mèche de bois dans la fente le rendra assez étanche pour quelques heures.

Vous avez rempli, avant de partir, votre réservoir d'eau, vous savez très bien ce que consomme votre voiture, et cependant, au bout d'une cinquantaine de kilomètres, le réservoir est presque vide et votre moteur chauffe terriblement. Il y a une fuite dans la tuyauterie. Quand vous l'aurez trouvée, prenez bravement un morceau d'amiante et serrez-le consciencieusement sur la plaie avec une ficelle



L'embrayage patine.

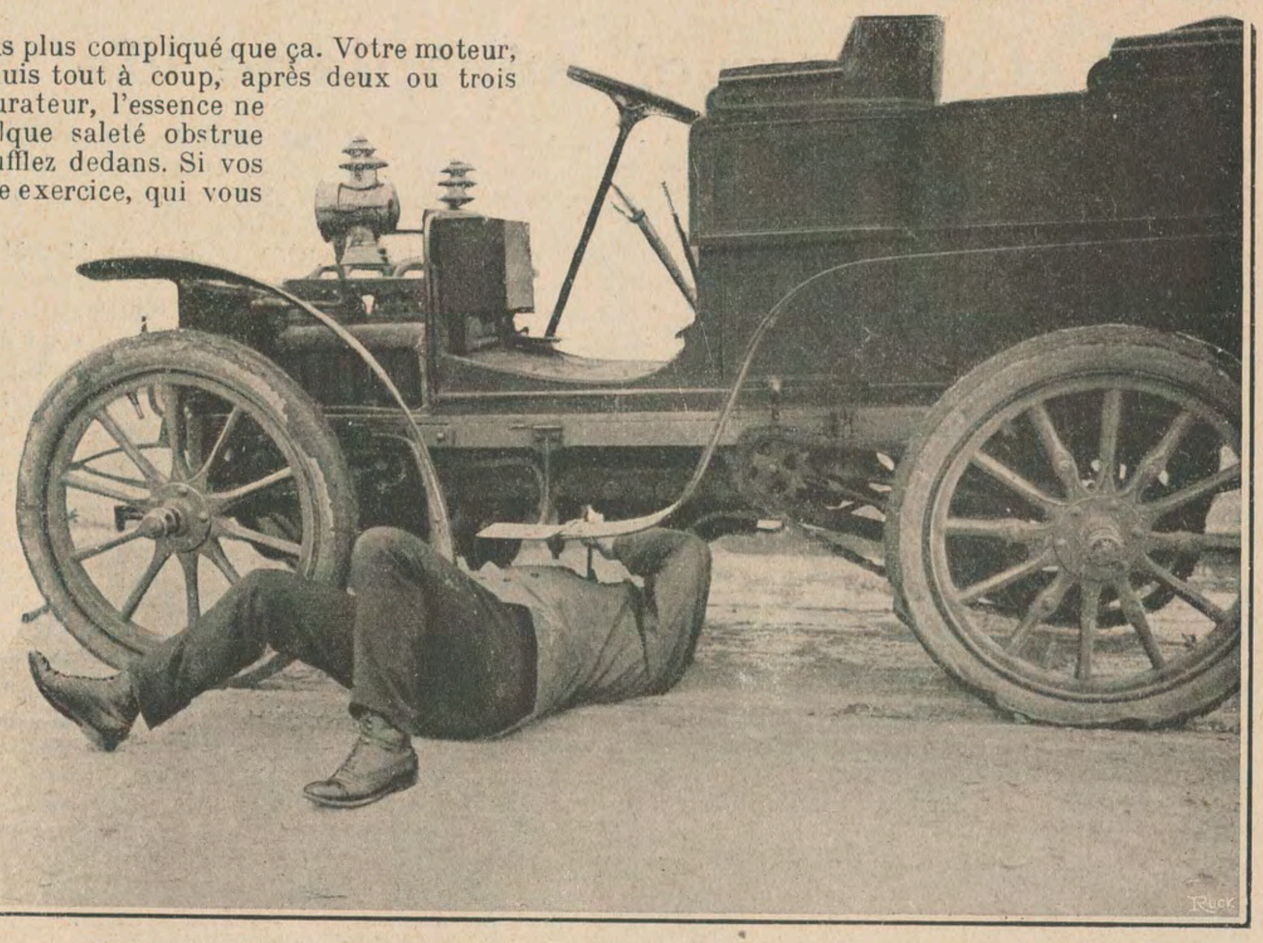
On peut remédier à cet inconvénient en passant de petits taquets de bois entre le cône et le cuir.

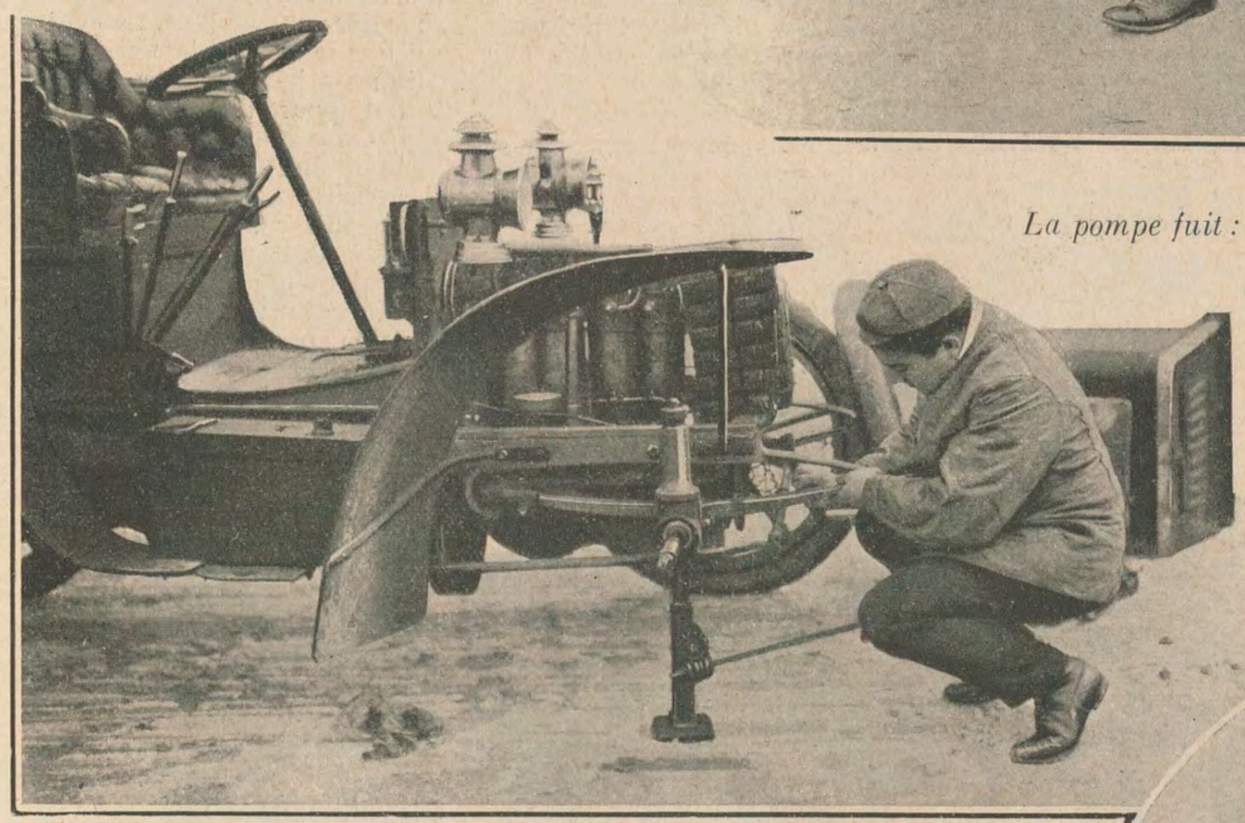
(1) Voir le n° 440.

solide ; remettez de l'eau dans votre réservoir ; ce n'est pas plus compliqué que ça. Votre moteur, qui donnait si bien, commence à s'essouffler, à ralentir, puis tout à coup, après deux ou trois hoquets, il s'arrête net. Vous vous précipitez au carburateur, l'essence ne vient plus, et cependant, votre réservoir est plein ; quelque saleté obstrue le tuyau d'arrivée ne vous désolez pas, démontez le et soufflez dedans. Si vos poumons ne sont pas assez robustes pour risquer semblable exercice, qui vous empêche de vous servir de la pompe à pneu. Bien raccordée, elle va vous rendre un conduit aussi net qu'au premier jour. Maintenant, en rentrant, un bon conseil : changez le tamis du réservoir, qui doit être crevé ; si vous dédaignez cette précaution, vous vous retrouverez en panne, pour le même motif, demain ou après-demain.

Trop de virtuosité en passant les canivaux, Monsieur ! Les suspensions et les ressorts ont beau être excellents, voici tout de même deux lames cassées. Ça arrive à tout le monde. Szisz, à la Sarthe, a fait tout le dernier tour avec un ressort un peu fatigué. Vous avez, vous, le temps de réparer. Avec du fouet vous faites tout le long du ressort un beau pansement, bien serré, qui renforce la rigidité de la pièce. Evitez de sauter encore les caniveaux et les dos d'âne et vous pourrez rentrer au garage sans pire accident.

Voici des malaises plus graves : un cylindre ne donne plus : c'est l'allumage qui est le coupable. Peut-être une bougie sale ? changez-la



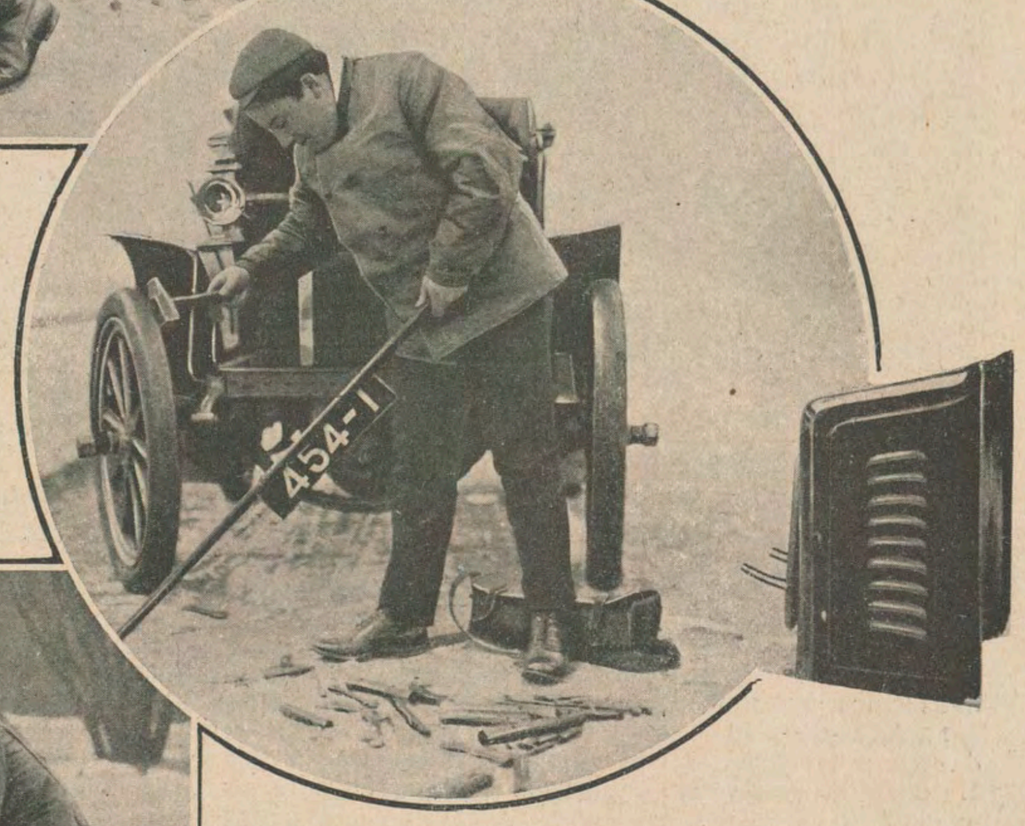


La pompe.

La pompe fuit : il n'y a pas besoin d'être ingénieur pour aveugler la fuite avec un peu d'amiante solidement fixé.

bleurs, et si le cylindre s'obstine à ne pas marcher, voyez donc le distributeur ; naturellement, vous avez eu soin de bien vérifier les fils et de voir si un fâcheux contact n'est pas coupable. Quant aux pannes de magnéto, elles sont rares, mais navrantes. Apprenez à bien connaître votre magnéto avant de vous risquer à chercher un remède au petit bonheur.

Un retour au carburateur a provoqué une belle flamme, voici que votre voiture va flamber. Vite, vite du sable, du sable, c'est le meilleur moyen et n'en cherchez pas d'autre ; trois ou quatre poignées étouffent un commencement d'incendie très sûrement.



Un ressort cassé.

A la suite d'un choc, on a cassé une lame de ressort : pour pouvoir rentrer sans danger, on fait une réparation de fortune en maintenant les lames avec une cordelette solide.

ou bien avez-vous des inflammateurs, l'un est inondé d'huile et l'allumage s'en ressent : nettoyez le et donnez lui un petit coup de toile émeri.

Vérifiez vos accumulateurs et vos trem-

La barre d'accouplement.

La barre d'accouplement faussée se redresse en la frappant sans brutalité mais vigoureusement avec un marteau.

Commencement d'incendie.

Si pour une cause quelconque le moteur prend feu, le meilleur remède est de lancer des poignées de sable à pleines mains sur le foyer.

Il ne s'agit pas, dans des articles aussi brefs de rédiger le manuel des chauffeurs ; ils ne sont pas écrits pour ceux qui possèdent une voiture, mais pour ceux qui désirent vivement faire de l'automobile et craignent les difficultés et les accidents. S'il aiment vraiment ce sport, ils apprendront très vite les causes d'arrêt et les remèdes, et en peu de temps, ils pourront se montrer les égaux des meilleurs.

F. A. WHEEL

Le nouvel aéroplane de Santos-Dumont

Santos-Dumont délaissant la pelouse de Bagatelle, trop petite à son sens, pour ses expériences, a transporte son nouvel aéroplané à Saint-Cyr, dans une vaste plaine, où il va tenter de recueillir de nouveaux lauriers

Les derniers triomphes de Santos-Dumont qui, le premier entre tous les hommes, réussit le vol artificiel, ont à ce point enthousiasmé ses contemporains qu'il devenait à peu près impossible de continuer de telles expériences sur la pelouse de Bagatelle. Là, les enthousiastes eussent été légion, et les accidents, dus à l'imprudence fatale d'une foule surexcitée, plus que probables. Et cependant, ces ovations, qui soulevaient les spectateurs des premiers envols de Santos, sont le meilleur présage du succès de la locomotion nouvelle. Ils donnent amplement raison à G. de la Landelle, ce bon compagnon de Madar : « Il fallut la prise de Grenade pour qu'une reine, cédant à une émotion généreuse, eût foi en Christophe Colomb, et le nouveau monde fut découvert. Pour que l'Aviation, par la conquête de l'air, fasse celle du monde entier, que faut-il ? — L'émotion convaincue de cette reine bien autrement puissante qui s'appelle l'Opinion ».

Santos-Dumont a donc sollicité et obtenu de l'autorité militaire un champ d'expériences situé à Saint-Cyr, dans une vaste plaine exclusivement réservée jusqu'à ce jour aux évolutions des élèves-officiers. Il y élevait, sans tarder, un hangar, y transportait le nouvel aéroplane qu'il montera dans quelques heures.

Le nouvel aéroplane de Santos-Dumont

La partie sustentatrice du nouvel aéroplane — quinzième appareil de Santos-Dumont — présente une disposition semblable à celle du XIV *bis*. L'angle dièdre, de 11 mètres d'envergure est toujours constitué par six cellules Hargrave disposées trois par trois. Ces cellules ne sont plus en soie mais établies en bois d'Okoumé verni (noyer des îles), sur une monture de tubes d'acier creux, et renforcées par un haubanage en cordes de piano. La surface portante qui atteignait, en novembre dernier, 60 mètres carrés, n'offre plus aujourd'hui que 14 mètres carrés à la réaction sustentatrice de l'air. D'autre part, l'aéroplane repose sur une seule petite roue munie d'un pneu de 90 millimètres. Santos, pilote de ce singulier monocycle, maintiendra l'équilibre terrestre et aérien par l'emploi judicieux du gouvernail de profondeur.

Ce gouvernail — une cellule analogue à celles des ailes (largeur : 0 m. 60; hauteur : 1 m. 10; longueur : 2 m. 60) — est placé non plus à l'avant, mais à l'arrière de la machine volante, à l'extrémité d'une armature en bambou de 4 mètres de longueur. Deux petits gouvernails de direction sont encore disposés dans les cellules extrêmes des ailes.

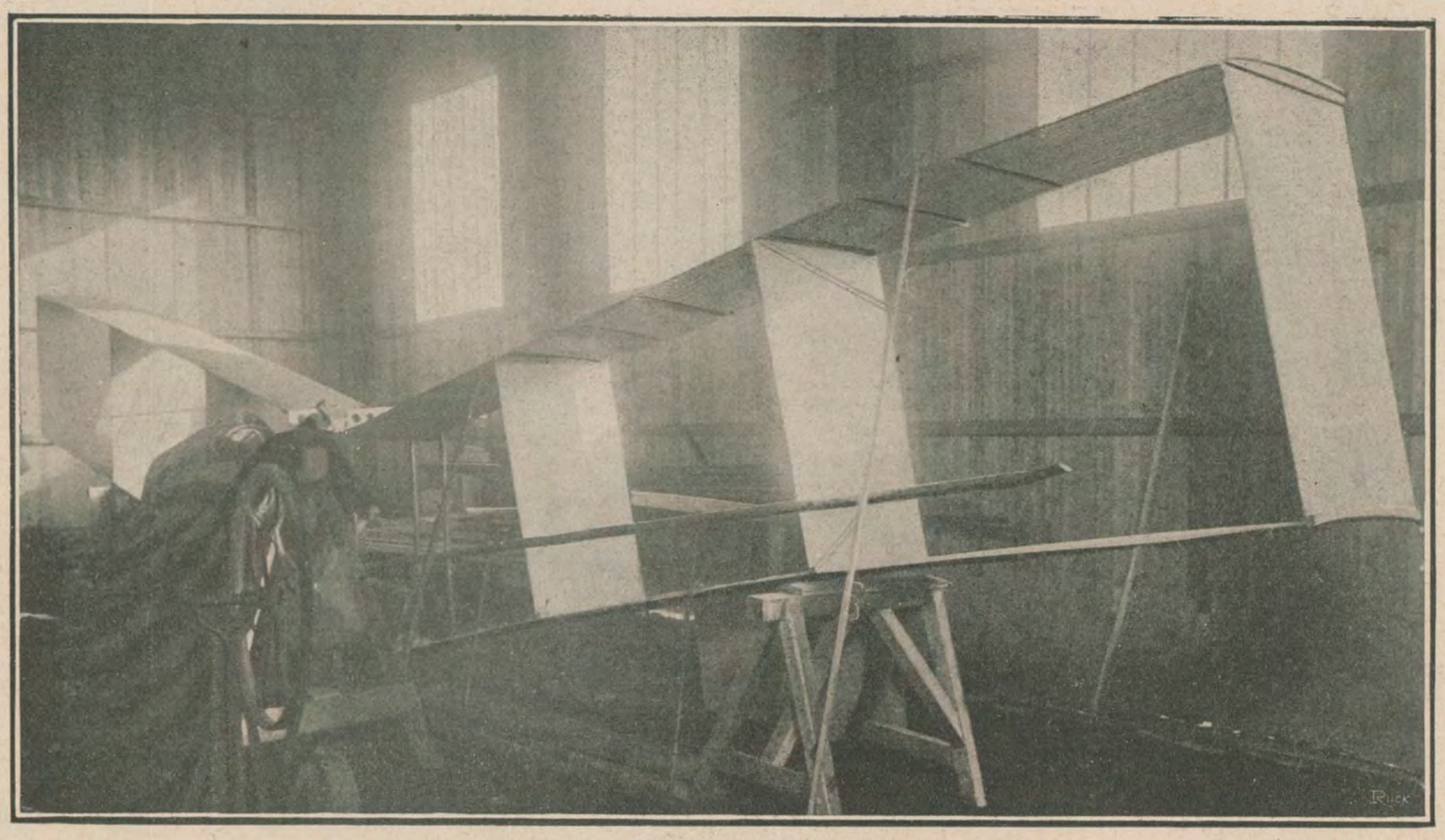
L'hélice, aluminium et acier (diamètre : 2 m. 05; pas : 1 m. 70) sera actionnée en prise directe par le même moteur de 50 HP qui doit être prochainement remplacé par un moteur de puissance double.

Le pilote est assis sur une selle de tricar fixée à l'armature supportant le gouvernail, en dessous et légèrement en arrière du moteur. Le centre de poussée se trouve ainsi un peu plus haut que le centre de résistance. Terminons l'énumération de ces caractéristiques principales par le poids de l'appareil monté : 280 kilos.

On a sans doute remarqué la diminution considérable de la surface portante. A moins de surface, moins de résistance à l'avancement. Il est vrai qu'une surface moindre nécessitant une plus grande force propulsive la vitesse nécessaire au sol, pour obtenir l'envol, devra être de 70 à 75 à l'heure. Il est seulement regrettable que le moteur de 100 HP, dont le rendement enlèverait toute inquiétude à ce sujet, ne puisse être immédiatement utilisé. Pour le moment, Santos devra se contenter du moteur de 50 chevaux avec lequel il va faire les premiers essais du nouveau plus lourd que l'air.

Quoi qu'il en soit, il est plus que probable que nous chanterons bientôt ici même, de nouvelles prouesses plus probantes encore que le vol de 220 mètres du 12 novembre 1906. Santos a bon espoir. Dans ses yeux flambe l'énergie de naguère, et voici que brusquement le mot de Kotsebüe parlant de Zambeccari, vient hanter ma mémoire : « Ses regards sont des pensées. »

François Peyrey.



Le nouvel aéroplane de Santos-Dumont en construction à Saint-Cyr.

Santos-Dumont a adopté un nouveau système. Il a remplacé, dans la construction de son aéroplane, la toile de soie par le bois. Il sera muni d'un moteur de 50 chevaux, en attendant celui de 100 chevaux.

NOTES DES ÉDITEURS

Nous avons reçu un grand nombre de réponses au questionnaire que nous avons posé à nos lecteurs. Nous en rappelons ci-dessous les termes.

1. Avez-vous constaté au cours de l'année 1906 un progrès d'ensemble dans la conception, le texte et l'illustration de la *Vie au Grand Air* ? En un mot, avez-vous l'impression que nous cherchons sans cesse à faire mieux ?

2. Notre division en sports mécaniques, sports athlétiques et sport hippique, vous plaît-elle ? Trouvez-vous que nous consacrons une part équitable à chacun ?

2. Nos articles dus à la plume de champions sont-ils à votre convenance ?

4. Devons-nous continuer nos articles sur les champions de tous les sports et nos bilans de jockeys ?

5. Que penseriez-vous de la publication de mémoires de champions ?

6. Vous semble-t-il intéressant de voir publier parmi nos hors-textes des scènes rétrospectives ?

7. Nos concours vous paraissent-ils trop difficiles ?

3. Le reproche que l'on nous adressa jadis de sacrifier le texte aux gravures peut-il encore nous être adressé ? Trouvez-vous que nous combinons suffisamment l'intérêt de l'illustration avec celui du texte ?

9. Quelles améliorations — raisonnables — voudriez-vous nous voir apporter à la *Vie au Grand Air* ?

10. Devons-nous donner à nos articles une direction plus technique, spécialement en ce qui concerne l'automobile ?

11. La disposition de nos Blocs-Notes est-elle à votre convenance ?

12. Les petits articles que nous donnons dans notre page des Bloc-Notes vous intéressent-ils ?

Les réponses sont encore reçues jusqu'au 15 mars.

Un souvenir sera donné à chacune des dix meilleures réponses et un très joli prix sera décerné à la réponse d'ensemble que nous jugerons être la plus utile pour la *Vie au Grand Air*. Les 500 réponses par ordre de mérite seront mentionnées.

Les travaux d'installation de notre hôtel du 90 avenue des Champs-Élysées touchent à leur fin. La photographie d'art sera inaugurée au premier jour. Rappelons que nos abonnés jouiront d'une réduction de 10 0/0 sur les tarifs. La salle de théâtre et la galerie de fêtes seront inaugurées du 20 au 25 mars.

Nous préparons une série d'épreuves sportives auxquelles tous nos lecteurs seront conviés à assister. Nous en reparlerons sous peu.

Pierre Lafitte et Cie.

LES QUALITÉS DU PARFAIT CONDUCTEUR

Les rois du volant ✠ Les diverses qualités que possèdent les meilleurs conducteurs ✠ Mérites et défauts ✠ Une qualité indispensable ✠

Il ne s'agit pas ici d'étudier la psychologie du touriste ou du chauffeur qui mènent dans les rues ou sur les routes une voiture de tourisme. Il est parmi les automobilistes des conducteurs parfaitement adroits et réputés mécaniciens. Mais si on voulait étudier leurs mérites, on se bornerait à une étude un peu froide, les exemples ne pouvant guère l'illustrer.

Parmi tous les rois du volant, il en est de très populaires et d'autres qui le sont moins; le public apprécie chez le conducteur des qualités qui sont brillantes : l'adresse, la virtuosité, le culot. Ce ne sont pas le seules que doit posséder celui à qui l'on confie le volant d'une voiture qui marche à 150 kilomètres à l'heure.

Il y a quelques années, le nombre d'amateurs qu'on trouvait au volant d'un monstre de courses était assez considérable. Aujourd'hui, ils ne sont plus guère nombreux ceux qui pour leur seul plaisir, — et pour la gloire, — s'installent dans un baquet, fermement décidés à décrocher la timbale.

Seul Heath, ce sportsman réputé, continue chaque année sa carrière, où les succès furent si nombreux. L'an dernier, le baron de Caters conduisait une voiture italienne et le chevalier Florio une voiture allemande, le baron Pierre de Crawhez, à qui l'on doit cet admirable Circuit des Ardennes a, paraît-il, l'intention de reprendre un rang dans le groupe des sportsmen conducteurs en menant une voiture belge, mais cela n'est pas encore officiel. Le richissime américain Terry sera au Taunus au volant d'une Gobron. Mais il faut examiner pourquoi ces parfaits gentlemen ont des chances qui diminuent chaque jour de remporter une grande victoire.

Ils ont dans la vie une situation établie, une grosse fortune, et s'ils courent, c'est strictement pour leur plaisir. Il y a quatre ou cinq ans, quand les voitures allaient vite sans atteindre les vitesses actuelles, ils pouvaient tout aussi bien qu'un coureur professionnel décrocher la victoire. Ils avaient des qualités incontestables et ils apportaient dans la lutte une haute valeur sportive due à leur éducation. Aujourd'hui, il y a des jeunes gens, moins heureusement fortunés, qui, dans les ateliers de mise au point, ont acquis une connaissance parfaite de la machine, de plus, par leur pratique quotidienne, ils possèdent une habileté et un brio que ne peuvent leur disputer des hommes plus raisonnables. Le conducteur, contremaître aux essais, monteur ou metteur au point, sait très bien qu'une victoire lui vaudra la forte somme et une situation plus brillante : en course, il joue son va-tout et risque la culbute en ne comptant que sur son adresse. Il est facile de supposer qu'un homme comme M. de Caters ou Heath n'apportera pas dans la lutte cette même fougue irréfléchie et cette audace un peu téméraire. Ils conduisent vite et ils conduisent bien, mais, en somme, ils gardent une sorte de prudence qu'il ne faut pas leur reprocher.

Les commerçants. Il y a une autre catégorie de conducteurs, ce sont des hommes comme Tart, comme Teste, comme Salleron, comme Degrais, qui sont dans le commerce. Ceux-là ne courent que pour la publicité que leur vaut leur participation à une grande épreuve; Rougier, qui a une agence, Roch-Brault, sont dans le même cas; ils veulent bien gagner, mais, en somme, en dépit de l'avantage qu'ils pourraient retirer d'un succès, ils ont un tas de raisons pour ne pas risquer le coup de se retourner à tous les virages.

Si Teste eut un accident, il fut tout à fait fortuit, et de tous les conducteurs que je connais, c'est certainement l'un des plus sages.

D'ailleurs, ceux que je viens de citer ont tous eu des victoires à leur actif, et en voici la raison : ne risquant pas le tout pour le tout, ils ne demandent à leurs voitures qu'un travail très raisonnable; ils conduisent avec légèreté, sans brutalité, régulièrement. Quand les emballés ont disloqué leurs voitures, c'est ce groupe d'hommes réservés et adroits qui se disputent la victoire. Considérez les courses auxquelles ils ont pris part, et vous verrez qu'en moyenne c'est toujours l'un d'eux qui finit le plus près du vainqueur. (Je ne parle pas de la Sarthe, l'an dernier, où le démontage et le remontage des pneus entra pour une très large part.) Il est certain que ces commerçants sont moins habiles pour changer un pneu de 135 qu'un mécanicien qui a plus d'endurance et plus de pratique.

Il reste donc une dernière catégorie de « rois du volant » qui ont le suffrage populaire. Ce sont les conducteurs mécaniciens, dont Théry fut incontestablement le plus brillant représentant.

Ceux-là courent et ne courent que pour gagner.

La victoire, c'est le gros sac; ils apportent dans cette poursuite de la fortune toutes les qualités qu'ils peuvent posséder; les uns sont des emballés, — des « cherreurs », — les autres des mécaniciens avisés, qui ont du brio par l'habitude quotidienne de piloter des châssis à n'importe quelle allure.

Regardez Hémery, c'est un risque tout; Lancia, qui exige de ses voitures un travail exceptionnel; Wagner, qui est peut-être le plus adroit des conducteurs français; Hanriot, un peu plus sage peut-être, mais décidé; Szysz, qui garde un sang froid entêté; Baras, qui aime la lutte pour la lutte et qui apporte en automobile des qualités sportives incontestables; Duray, qui fait des courses d'attente et qui regagne minute par minute le retard des premiers kilomètres; Gabriel, un peu plus rassis, depuis le jour où un accident faillit lui être fatal, Barillier, un mécanicien émérite qui a fait en course des débuts si brillants, d'autres encore, comme Demogeot qui, après la Floride n'a qu'espoir de décrocher sa course; Le Blon, que la déveine poursuit, mais qui finira bien par avoir son jour, et d'autres que nous verrons cette année peut-être se révéler supérieurs à leurs devanciers.

Albert Clément, lui, est tout à fait à part : il est très jeune, il ne se rêve pas autrement qu'assis à son volant aux côtés de Vénus; il veut gagner pour lui et pour la marque paternelle, mais surtout pour lui, car ce qu'il aime dans l'auto, c'est la vitesse et la victoire.

Garcet de Vauresmont est un sportsman qui est venu du football à l'automobile par goût du sport et Gauderman a suivi Albert Clément dans la vie; il est évident qu'ils vont tous deux apporter, dans la lutte prochaine, cette valeur sportive qu'il est indispensable d'avoir pour remporter la palme.

Si vous voulez examiner les victoires de Théry, vous serez surpris. Ses victoires ne sont pas brillantes, j'entends par là qu'il ne s'est pas envolé devant un lot de concurrents. Sa manière de gagner est beaucoup plus simple. Etant donné le circuit choisi, Théry a, à un kilomètre près, établi la vitesse moyenne que l'on peut atteindre en prenant en considération le travail des enveloppes et la résistance de la voiture. Cela décidé, il fait un tableau de marche, dont il ne se départira pas : on a admiré sa régularité en Amérique, elle n'était pas plus extraordinaire qu'aux Ardennes françaises, c'était le même système. Théry déclarait, l'an dernier, avant le Circuit de la Sarthe, que celui qui ferait 100 kilomètres de moyenne sur les deux jours gagnerait; il serait parti sur cette donnée. — et mon Dieu... En effet, le premier n'atteignit pas cette vitesse. Quand, en Amérique, Lancia lui prit jusqu'à quarante minutes, il ne se frappa pas autrement : une voiture ne pouvait résister à un tel travail, et, en effet, un accident mit Lancia hors de combat.

Cette évaluation nette d'une moyenne et cette qualité incontestable qu'il faut pour s'y conformer suffisent-elles donc à remporter la victoire?

Je ne le crois pas. Rivierre aussi faisait des tableaux de marche pour Bordeaux-Paris, ou un record de distance, mais il lui est arrivé quelquefois de se heurter à un adversaire qui renversait toutes ses prévisions. Huret avait plus de brio, Cordang plus d'énergie; ils ne luttaient ni l'un ni l'autre contre le temps, mais contre des hommes, ils se livraient beaucoup plus qu'un coureur régulier à qui manquait le tempérament sportif.

Dans les victoires de Théry, — et je ne veux pas du tout ici diminuer le mérite de ce merveilleux conducteur, — il y eut une part de veine incontestable. Dans combien d'autres courses, en dépit de la régularité de certains conducteurs, ne vit-on pas se faufiler une voiture qui ruinait tous les raisonnements. Hémery aux Ardennes, lâchant sa voiture sans vouloir prévoir un incident, devança tous ses adversaires; Wagner, à la Coupe Vanderbilt, en fit autant cette année. Si Lancia n'avait pas eu une avarie, il aurait décroché la Coupe Gordon Bennett, et il en fallait bien peu pour que Nazzaro et Cagno arrachassent la victoire aux Français, comme Jenatzy avait failli le faire au Taunus l'année précédente.

Ce qu'il faut pour vaincre. Pour vaincre en automobile, il faut aimer le sport : cela ne suffit pas, mais c'est indispensable. Il faut seulement se faire un tableau de marche et n'en point sortir. Il faut lutter contre des hommes et des machines dont, en dépit de toutes les suppositions, on ne connaît pas tout à fait l'énergie cachée.

Un parfait mécanicien n'est pas un parfait conducteur, il ménagera trop l'organisme et sacrifiera la régularité à la vitesse. L'an dernier, l'impression que j'ai eue est assez bizarre, celui qui me parut posséder le plus la qualité complète pour vaincre, c'est Huguet, le troisième conducteur de chez Brasier. Il a fini le parcours dans un mauvais rang, mais c'était son début en course : j'ai cette conviction, que si Huguet, qui a autre chose à faire, avait continué à conduire, avec un petit peu plus de science mécanique et une voiture aussi parfaite, il était désigné pour être l'un des plus brillants conducteurs actuels.

Si trop de prudence n'indique qu'un médiocre tempérament sportif, trop d'audace indique un incontestable manque de sang-froid. Car il y a une différence essentiellement entre le « culot » et le sang-froid. Cette qualité est celle que possède l'homme qui, devant des incidents inattendus, trouve les réflexes indispensables pour conjurer les dangereux effets d'une surprise. Le sang-froid permet une réflexion rapide et oppose à des dangers brusques des résolutions nettes. L'audace, au contraire, n'indique pas un calme absolu, elle dénote au contraire une nervosité regrettable, et si l'adresse conjure quelquefois l'effet de ce manque de raisonnement, il ne faut pas supposer qu'elle soit capable de surmonter tous les périls.

Si l'on voulait faire le portrait type du conducteur, on se le représenterait assez volontiers âgé de vingt-cinq à trente ans, — plus jeune, la fatigue morale pourrait atténuer les qualités, — ayant pratiqué divers sports, — car il est indispensable de posséder une éducation sportive, — assez habile mécanicien pour ne pas mener un moteur comme un cavalier du dimanche un cheval de Robinson, — assez adroit pour ne pas s'arrêter à la première difficulté, assez audacieux pour ne pas craindre le moindre accident, assez calme pour posséder en toutes circonstances le même sang-froid réfléchi. Mais il faudrait surtout qu'il eût ce désir de la victoire, ce besoin de gagner que tous les vrais hommes de sport portent en eux, — et qui est la meilleure garantie du succès. Mais ce conducteur n'est pas encore venu, et en attendant, les uns et les autres, au hasard des rencontres, se disputent la victoire.

ROBERT DIEUDONNÉ.

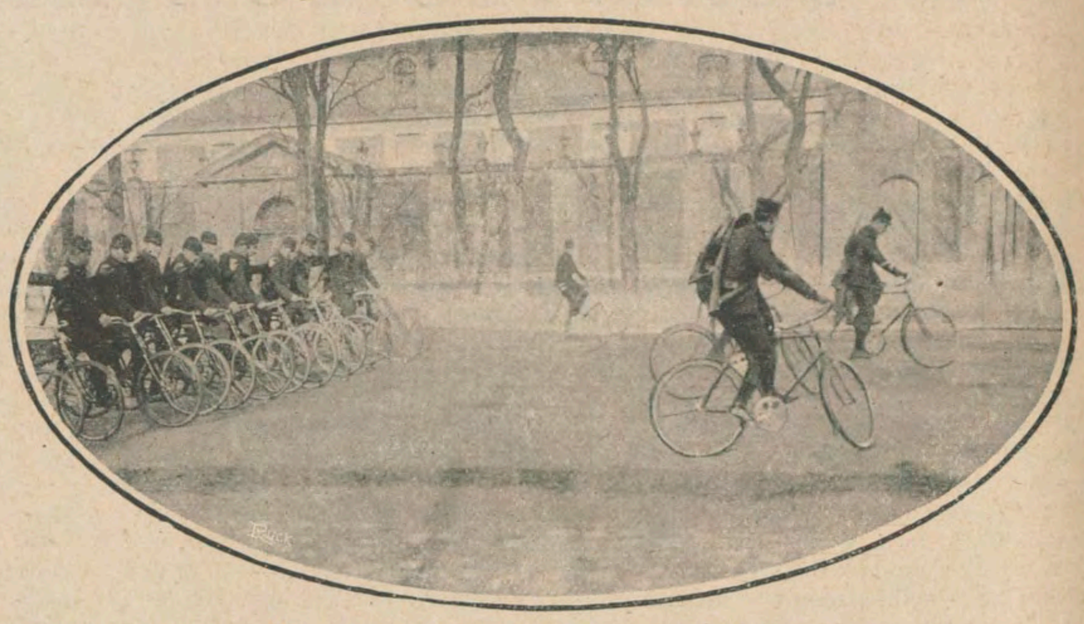
LES SAPEURS CYCLISTES

Les sapeurs cyclistes sont chargés de suivre la cavalerie et de lui aménager les voies de communications ✠ En campagne, ils seront surtout pontonniers ou artificiers ✠ Aussi, ne pouvait-on mieux faire que de leur faire employer la bicyclette pour toutes ces manœuvres ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠

A Versailles, la place d'Armes offre, le matin, une animation très grande : c'est là que les recrues sont conduites pour s'initier aux mystères du maniement d'armes et de la marche oblique.

Mais la troupe la plus curieuse à voir manœuvrer est celle des sapeurs à bicyclette, s'avançant en bel ordre, mais balayant sur leur passage les promeneurs oisifs et distraits.

Ils vont marchant de front, au nombre d'une vingtaine, puis, tout d'un coup, la ligne se disloque, et, d'un désordre apparent sort une colonne de deux ou de quatre rangs, qui, changeant de direction redevient une nouvelle ligne droite.



Le défilé de la compagnie.
Au nombre d'une vingtaine, ils vont, marchant de front, franchissant tous les obstacles.

Tout en suivant des yeux ce carroussel cycliste, le profane se demande à quoi peuvent bien servir ces exercices.

De même que les divisions d'infanterie comprennent dans leur effectif une compagnie du génie, de même certaines divisions de cavalerie dites « indépendantes » emploient les sapeurs cyclistes.

La division de cavalerie, instrument de combat qui se meut presque toujours isolément, doit pouvoir se suffire à elle-même : ses chevaux lui donnent la vitesse, son artillerie la force, on lui a ajouté le génie qui, lui aménageant les voies de communication, va augmenter cette vitesse, et fortifiant, le cas échéant, un point d'appui, va augmenter cette force.

Les sapeurs ne sont cyclistes que par nécessité : pour pouvoir suivre la cavalerie, il leur fallait un moyen de locomotion rapide : on avait le choix entre le cheval et la bicyclette.

Mais on ne peut en trois ans, *a fortiori* en deux, faire un soldat qui soit sapeur et cavalier. C'est à peine, déjà, s'il peut apprendre un seul de ces deux métiers. Et puis les chevaux coutent chers à acheter et à nourrir, et nous en manquons déjà pour nos troupes à cheval. Reste donc la bicyclette.

Actuellement, bien des recrues arrivent au régiment sachant monter à bicyclette. D'ailleurs, c'est chose qui est vite apprise, et, en deux mois les instructeurs du détachement se chargent, paraît-il, de rendre n'importe qui capable de faire 100 kilomètres avec le chargement complet.

Aussi, malgré les savantes évolutions auxquelles je venais d'assister, ce n'est pas l'exercice à bicyclette qui prend le plus temps à nos cyclistes. Ils se livrent à mille autres occupations, toutes celles, du reste, qui constituent le bagage scientifique des sapeurs à pied.

Un sapeur cycliste.
Les sapeurs cyclistes ont pour mission d'accompagner la cavalerie, en campagne, afin de lui aménager les voies de communication.

Le repos.
La Compagnie vient d'établir les communications. Les cavaliers peuvent passer. En attendant, les sapeurs se reposent. Avec leurs frêles bicyclettes, ils pourront toujours rejoindre rapidement les troupes à cheval.

Tantôt mineurs, sapeurs, pontonniers, terrassiers, artificiers, ils sont bons à tout.

L'utilité des sapeurs cyclistes en cas de guerre

Pendant les premiers jours qui suivront la déclaration de la guerre (en supposant qu'il y ait encore des déclarations de guerre, ce qui est bien peu probable), un immense et universel mouvement va se produire dans notre pays : la mobilisation va appeler dans les corps tous les hommes valides. — Pendant ces quelques jours où la ruche bourdonne et s'émeut, la cavalerie va jouer un rôle prépondérant sur les champs de bataille.

L'ennemi va être en nombre supérieur : nous allons nous multiplier, suppléer aux effectifs moindres par une plus grande mobilité. Nous allons nous accrocher au terrain, suivant l'expression consacrée, profiter des fortifications naturelles pour opposer à l'ennemi les difficultés les plus grandes pour sa marche en avant. — Il ne faut plus qu'il trouve devant lui un seul pont qui ne soit prêt à s'écrouler sous ses pieds, un seul tunnel qui ne puisse l'ensevelir sous ses décombres. C'est aux cyclistes du génie qu'il appartiendra de préparer ces destructions. Dans un raid rapide, couverts par des cavaliers ou des fantassins à bicyclette, ils vont disposer sur les poutres de fer de l'ouvrage d'art des fils de pétards de mélinite, bourrer d'explosifs les chambres toutes préparées des dispositifs permanents de mines, et, au signal donné, une allumette suffira pour consommer la destruction de ce qui a coûté des années de travail : belle chose que la guerre !

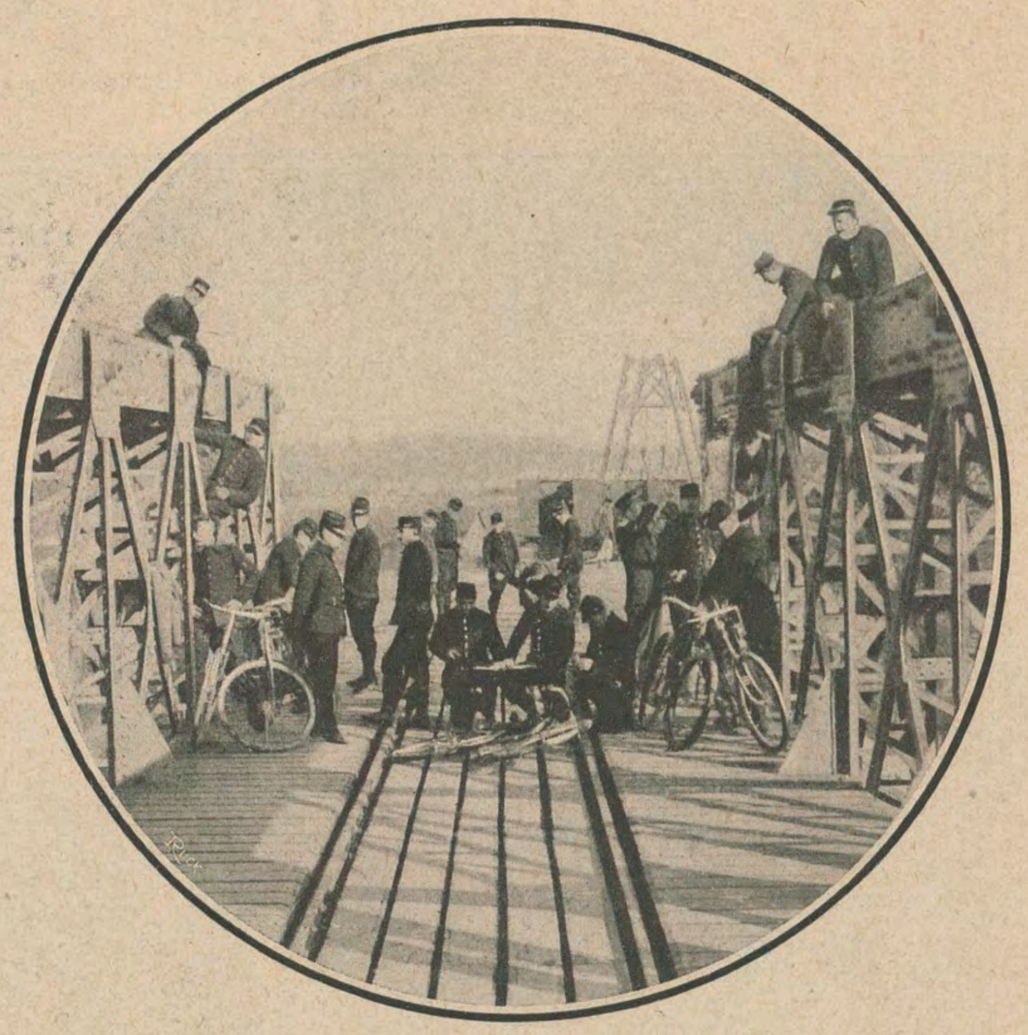
Nos sapeurs ne vont pas rester inactifs dans le succès non plus. Pendant la poursuite qui suit la victoire, c'est à eux qu'il appartient de frayer le chemin aux masses de cavalerie. — On ne pourra pas attendre les équipages de pont pour traverser les cours d'eau ; il faut passer coûte que coûte. — Quelques corps de cavalerie sont munis d'équipages extra légers renfermant dans une seule voiture une trentaine de mètres de pont. Les sapeurs auront vite fait de jeter à l'eau les bateaux de toile et de les assembler pour unir les deux rives de la rivière. — Mais il faut pouvoir se passer des équipages légers qui peuvent manquer. Un vrai sapeur doit savoir faire un pont avec ses outils et un bouquet d'arbres. — Avec le bois à pied d'œuvre, la construction d'une passerelle ne demande pas plus de deux minutes par mètre courant sur cette passerelle, une voiture à deux roues peut passer.

Que dire encore des multiples rôles des sapeurs cyclistes ? En un mot on peut les résumer tous : comme les sapeurs à pied, ils ont pour mission de rendre le terrain favorable aux troupes amies, hostiles à l'ennemi. Et c'est un bien puissant allié que le terrain.

D'excellents esprits ont émis des doutes sur l'utilité de ces détachements, se demandent s'ils pourraient marcher en toute saison. A ma question sur ce sujet, il m'a été répondu : « Monsieur, nous sommes sortis trois fois la semaine dernière, autant cette semaine, et personne n'est resté en route. Si vous connaissez l'état des chemins, vous pouvez voir que la boue ne nous effraie pas et que nous passons partout. »

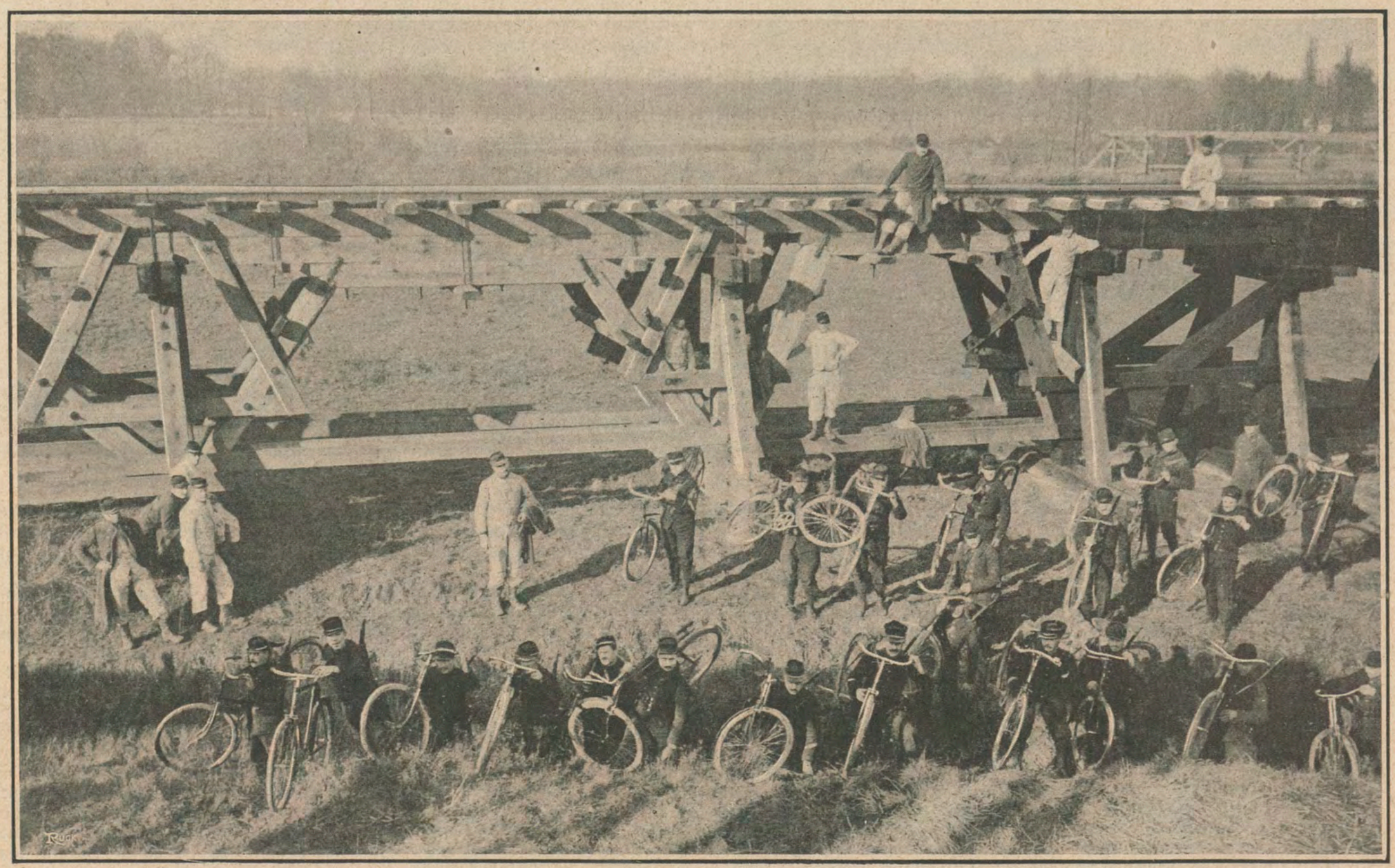
En effet, je suis parti avec la conviction qu'ils paseraient partout, car ils ont la foi, la belle confiance de la jeunesse réfléchie et consciente de sa force.

CAPITAINE PAMPHILE.



La mélinite entre en jeu.

Un pont de chemin de fer qui n'a plus bien longtemps à vivre. Le détachement cycliste prépare sa rupture par des pétards de mélinite.



Un passage difficile.

Le cas échéant, les cyclistes n'hésitent pas à charger leurs machines sur le dos, et franchissent dans ce peu commode équipage murs et fossés.

LE MATCH DE RUGB

Le Racing bat le Stade par 9 points à 8 — Il y aura une belle — Trop de spectateurs, pas

DANS LES

La seconde manche du match Stade-R. C. F., jouée dimanche dernier, a été remportée par le R. C. F. Nous allons donc assister à une belle qui désig le champion de Paris, chargé de disputer les demi-finales du championnat de France. Dans la première mi-temps, le Stade avait réussi à convertir un ess Communeau en but, alors que le Racing ne marquait rien. Soit 5 à 0. Les Racingmen qui étaient restés sur la défensive et qui semblaient perdus, repren

Il n'y a pas un sport athlétique dont les manifestations puissent attirer une foule pareille à celle que connaissent les grands matches de football rugby. C'est pourquoi les joueurs, ne voulant pas être en reste, ont décidé de faire des progrès aisés à constater. Ayant désormais l'illusion de jouer devant une cohue britannique, ils prétendent montrer une qualité de jeu de la même nationalité. Et c'est ce qui justifia dimanche dernier l'enthousiasme indescriptible qui accueillit le match Stade-Racing.

Mais avant cette explosion de joie, nous eûmes à entendre de nombreuses critiques. Elles s'adressaient aux organisateurs. Ils n'avaient pas prévu pareille cohue. Le très beau terrain du Polo, dans son cadre pittoresque, n'est pas aménagé pour contenir une foule de dix mille personnes.

Tant bien que mal, il fallut la caser. Elle le fut beaucoup plus mal que bien. A part les spectateurs du premier rang, les plus grands de ceux qui garnissaient les étagères disposées çà et là en manière de gradins, et quelques intrépides qui s'étaient hissés à la force des bras sur le toit du chalet, les assistants n'eurent que des aperçus sur cette partie si émouvante. Ceux qui avaient payé leur place au pesage la trouvaient mauvaise, et ceux qui n'avaient pas payé criaient encore plus fort.

Pourquoi les deux clubs ne s'entendent-ils pas pour jouer un pareil match au Parc des Princes ? Il eût été simple, en l'occurrence, de le faire et de laisser la recette au Racing Club, organisateur. Il faudra sans doute en venir là pour les grands matches suivants, à moins que les dirigeants du Polo ne consentent à lai adosser des gradins démontables à leur chalet. Mais à voir avec quel soin pu ils protégèrent, dimanche, leurs tuiles contre quelques envahisseurs inoffens on ne peut guère espérer une pareille autorisation.

Confiance en soi et grandeur d'âme

Donc, en ce coin du Bois de Boulogne se jouait la finale du Ch pionnat de Paris. Elle présentait ceci de particulier qu'en ca victoire du R. C. F. elle cessait d'être une finale. C'est ce arriva. Voilà pourquoi dimanche prochain les deux équipes se trouveron nouveau aux prises, pour la belle, au Parc des Princes. Il est fâcheux qu'on n donne, deux dimanches consécutifs, le même match. Mais le calendrier du ch pionnat de France oblige à le faire. Et le jeu de rugby présente cette part larité qu'à moins de différence de valeur trop considérable entre les équipe présence, les résultats de rencontres semblables varient aisément d'un jour à l'au

Rarement deux équipes se présentèrent avec une pareille sérénité. Nos jou ne sont pas modestes. Ils ont en général d'eux-mêmes une excellente opinion ils ne craignent pas de le dire. Mais il paraît que ce défaut est indispensable équipes de rugby et qu'il s'appelle : la confiance en soi. Donc le Stade et le Ra avaient une entière confiance en leur destinée. Et quelques partisans l'ava appuyée de timides paris. Car la mode se répand de parier entre soi pour rencontres de ce genre. C'est très américain et ça permet, dit-on, de s'intére plus encore au succès de ses amis.

STADE - RACING CLUB

e tribunes 🏉 Deux tactiques aux prises 🏉 Une partie émouvante

ES DU R. C. F.

ourage dans la seconde mi-temps. Varvier marquait pour le R.C.F. un essai qui n'était pas transformé. Puis Mouronval marquait un nouvel essai non converti our le Stade. Enfin, avec l'énergie du désespoir, le R. C. F., dix minutes avant la fin, comptait un essai de Lane, puis encore un nouvel essai. Le but était manqué et le R. C. F. triomphait par 9 points (3 essais) à 8 (2 essais, 1 but).

On ne savait pas si le Racing serait au complet. De fait, à 3 heures, il ne était pas encore, un de ses joueurs arrivant à ce moment. Patiemment le Stade ttendait. La foule aussi. Ah! le monde du rugby a atteint en quelques années n haut degré de civilisation. Et vous étonneriez bien les profanes en leur di- ant que ce match, férocement disputé, le fut sans brutalité de la part des oueurs, sans provocations odieuses de la part des spectateurs. Pas un horion 'échangé, ni sur le terrain, ni même au pesage. Cette tranquillité d'humeur ccompagnant un frénétique enthousiasme est un curieux cas de psychologie es foules.

es deux actiques A la tactique classique du Racing, le Stade opposait la méthode néo-zélandaise, appliquée avec plus de discernement que n'avaient ait jusqu'ici les équipes françaises dans leurs tentatives. Et il fut très intéressant e voir aux prises ces deux procédés de jeu.

Il parut au début que le classicisme du Racing le menait au désastre. La mêlée e huit avants tenait mal contre celle des sept stadistes. Et ses très remar- uables arrières ne pouvaient guère attaquer que « par raccroc ». Patiemment, e club doyen réforma son jeu: la direction de Muhr se faisait sentir. Et les onnaisseurs eurent ce spectacle rare d'une équipe qui, pendant la partie, cor- ige peu à peu ses défauts et reprend méthodiquement l'avantage.

Il arriva une chose à quoi le Stade aurait pu s'attendre. La mêlée du Racing etrouvant sa cohésion, la sienne, constituée à la manière néo-zélandaise, se trouva désavantagée. D'abord, une pareille mêlée ne tourne qu'avec difficulté et sans grand bénéfice. Puis, si elle n'a pas réussi à sortir instantanément le ballon lorsqu'elle veut ouvrir le jeu, elle a de grandes chances de ne plus pouvoir le faire. Enfin la position des joueurs dans cette mêlée est trop difficile à étudier pour que le Stade ait pu se flatter de l'obtenir du premier coup avec des éléments remaniés en dernière heure.

Mais combien de belles occasions de marquer le Racing laissa perdre, parce que ses joueurs n'ont pas encore acquis cette virtuosité suprême des équipes anglaises, qui fait que tous les joueurs savent soutenir l'échappée la plus brillante d'un des leurs.

Quand un de nos joueurs, ayant intercepté ou trouvé un jour, s'enfuit avec le ballon à toute vitesse, le reste de l'équipe le regarde faire; non par paresse, certes, mais parce que ses camarades ont deviné trop tard son intention et qu'ils ne pourraient plus songer à le rattraper utilement. Dans la plupart des cas, cependant, ce joueur échappé aurait pu être soutenu, du côté où le champ est libre. Faute d'avoir prévu assez vite ce qu'il allait faire, ses co-équipiers sont restés sur place. Et son héroïsme se dépense en pure perte. Mais après tout, si nous n'avions plus rien à apprendre, ce ne serait peut-être pas aussi amusant de jouer.

FERNAND BIDAULT.

LE MATCH FRANCO-BELGE

L'assaut Franco-Belge a montré notre supériorité au fleuret, mais a prouvé combien était grand le tort des professeurs de délaisser l'épée

ENCORE qu'elle semble parfois trop peu disposée à accueillir les idées neuves, la Société d'Encouragement à l'Escrime est de toutes nos sociétés celle qui organise les séances les plus intéressantes. Son très distingué président, M. Hébrard de Villeneuve, mérita, une fois de plus, les félicitations unanimes, en organisant ce brillant match franco-belge qui vient d'avoir lieu. La première initiative en revient à MM. Georges Breittmayer et Georges Berger ; mais je n'aime pas le sous-titre que ces Messieurs ajoutèrent : pour l'unification de l'escrime. Car le but de l'unification de l'escrime est contenu dans cette formule : « Une seule arme, un seul jeu », et ce match comportait justement deux armes et deux jeux !...

Ramus et Rabau.

M. Ramus (Français) au fleuret toucha De Smedt deux fois sans être touché. Rabau réussit mieux à l'épée qu'au fleuret.

Il réunissait trois professeurs belges : MM. De Smedt, Rabau, de Bel, et trois professeurs français : MM. Adolphe Rouleau, Rossignol et Ramus. Les Français remportèrent la victoire au fleuret, mais furent battus à l'épée. En effet, MM. Rouleau, Rossignol et Ramus ont toujours eu le grand tort de bouder l'épée et de prétendre que, lorsqu'on est fort au fleuret, on est fort à l'épée, alors que ces deux armes ne se ressemblent pas plus que la clarinette et le violon. Aucun d'eux n'a pris part à un tournoi d'épée, ni n'a jamais tiré l'épée en public. Ils se sont obstinés dans « l'anti-épéisme ».

Au contraire, leurs adversaires belges, quoique en restant des fleurettistes (beaucoup trop), ont réfléchi ; ils ont travaillé l'épée ; partout, chaque fois que l'occasion s'est offerte, ils ont tiré l'épée en public, ils ont pris part à des matches. Même l'un d'eux, M. Fernand De Smedt, n'a pas hésité à affronter, en une récente séance du Cercle Hoche, un redoutable amateur, M. Pierre Rosenbaum. Certes, il y a dans leur jeu bien des faux mouvements, beaucoup d'énergie perdue et de l'inexpérience. Ils n'en ont pas moins battu nettement leurs adversaires.

Ceux-ci leur avaient été très supérieurs au fleuret ; à l'épée ce fut différent...

Parmi les Français, Adolphe Rouleau parut de beaucoup le meilleur. On sait quels très puissants tireurs de fleuret sont les frères Rouleau ; ils comptent l'un et l'autre une collection d'assauts extrêmement remarquables. Ils ont aussi cette qualité d'être des plus modestes et de ne pas recourir à ces regrettables procédés de réclame et de « bluff » dont usent certains. Et puis ils ont travaillé l'épée, un peu à leur corps défendant, certes, rien qu'avec leurs élèves, et en salle, mais enfin ils l'ont travaillée. Dans le camp belge, M. Fernand De Smedt fut aussi le meilleur. Il a travaillé, lui aussi, surtout depuis quelques mois, l'épée de combat. Sa taille, sa combativité, lui permettront d'y devenir beaucoup plus fort encore. Ses deux collègues de Bel et Rabau ont droit aux plus vives félicitations.

Rossignol et Ramus, excellents au fleuret, surprirent leurs admirateurs et leurs amis par leur hésitation et, disons le mot, leur maladresse à l'épée. Ils prendront leur revanche.

D'ensemble, cette rencontre prouve que les professeurs de fleuret qui, après avoir combattu de toute leur force l'épée veulent maintenant s'y rallier parce que les élèves ne veulent plus du fleuret, ont beaucoup à faire pour rattraper le temps perdu.

Les amateurs vaudraient-ils mieux ? C'est ce que nous saurons peut-être sous peu. En effet, le Duc Decazes, président du Cercle Hoche, a lancé un défi aux trois maîtres belges pour une rencontre dans les mêmes conditions, avec trois membres du cercle, MM. Bruneau de Laborie, Rosenbaum et le signataire de ces lignes.

J. J.-RENAUDT.

M. De Smedt.

Le célèbre professeur belge a fait preuve de grandes qualités au fleuret et a été merveilleux à l'épée où il n'a reçu que quatre touches en trois assauts.

De Bel et Rouleau.

Les Français triomphèrent au fleuret par 26 points à 30, les Belges à l'épée par 35 à 28.

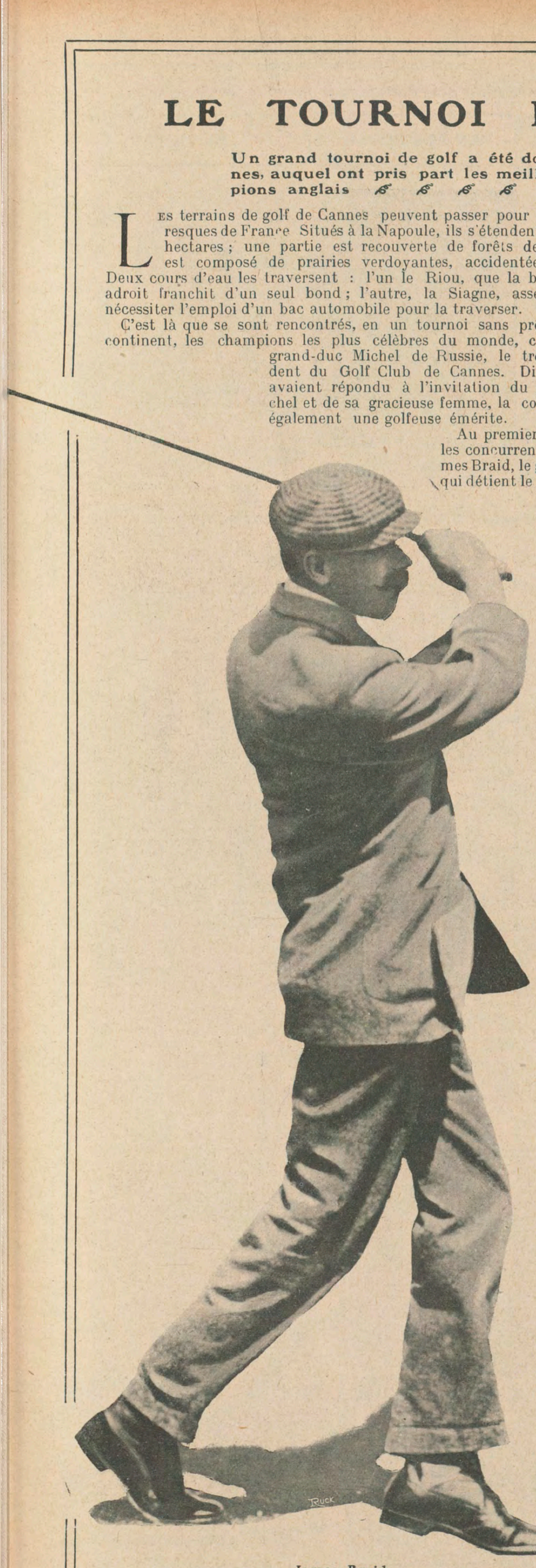
LE TOURNOI DE GOLF DE CANNES

Un grand tournoi de golf a été donné à Cannes, auquel ont pris part les meilleurs champions anglais

Les terrains de golf de Cannes peuvent passer pour les plus pittoresques de France Situés à la Napoule, ils s'étendent sur plusieurs hectares ; une partie est recouverte de forêts de pins; le reste est composé de prairies verdoyantes, accidentées à souhait. Deux cours d'eau les traversent : l'un le Riou, que la balle du joueur adroit franchit d'un seul bond ; l'autre, la Siagne, assez large pour nécessiter l'emploi d'un bac automobile pour la traverser.

C'est là que se sont rencontrés, en un tournoi sans précédent sur le continent, les champions les plus célèbres du monde, conviés par le grand-duc Michel de Russie, le très actif président du Golf Club de Cannes. Dix concurrents avaient répondu à l'invitation du grand-duc Michel et de sa gracieuse femme, la comtesse Torby, également une golfeuse émérite.

Au premier rang, parmi les concurrents, figurait James Braid, le géant écossais, qui détient le titre de champion d'Angleterre depuis deux ans. Il a commencé comme Caddie et est âgé maintenant de 37 ans, et il a gagné plus de prix, à l'heure actuelle, que n'importe quel joueur en Angleterre.



James Braid.
Le géant écossais, champion d'Angleterre en 1905 et 1906.

T. H. Taylor offre avec Braid le plus parfait contraste. Il est à peine haut de 5 pieds. Comme Braid, il a remporté trois fois le championnat, la dernière fois en 1900. Il est le joueur le plus occupé du monde; ses élèves se comptent par milliers, et, parmi eux, les noms les plus illustres d'Angleterre, dont M. Balfour, l'ex-premier. Il est arrivé à Cannes venant du Caire et se prépare à partir pour les Indes. Alexander Herd, connu sous le nom de Sandy, est aussi un Ecossais. Il a gagné son premier prix il y a seize ans. Son année la meilleure fut en 1895, où il battit tout le monde, mais ce n'est qu'en 1902 qu'il s'adjugea le Championnat à Hoylake. C'est avec lui que Braid joua son premier match comme « maiden ».

Edward Raid.
Champion professionnel de Ganton.

Parmi les autres concurrents, Harry Wardon, un Jersiais d'apparence délicate, détint quatre fois le championnat. Il débuta en jouant la nuit, au clair de lune, avec une canne, en cachette de ses parents.

Vardon a un style parfait, si libre et si aisé, qu'il semble jouer les coups les plus durs sans le plus petit effort. Son ingéniosité pour se sortir des mille embûches des terrains les plus difficiles est sans égale. Il n'a pas gagné moins de 60 tournois, et a enlevé le championnat quatre fois. Il a à son actif une tournée aux Etats-Unis, il y a sept ans, où il enleva le championnat d'Amérique.

Son frère Tom est un joueur de qualité. Puis Jack White, qui gagna le Blue Ribband en 1904, devant Braid et Taylor, seconds, dead heat à un point. Rowland Jones, un jeune de grand avenir, Ben Sayers, le fournisseur de clubs du roi Edouard, Edward Raid, le célèbre professionnel de Ganton; enfin, Armand Massey, de Paris, le seul Français du team, qui possède en Angleterre la réputation d'être l'égal des meilleurs.

A. Wallis-Myers.

Alexander Herd.
« Sandy », comme on l'appelle, fut champion en 1902.

J. H. Taylor.
De petite taille, c'est le meilleur professeur d'Angleterre. Il gagna trois fois le championnat, la dernière fois en 1900.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE

M. Voisin, ingénieur-constructeur du nouvel aéroplane appartenant à M. H. Kapferer et muni d'un moteur de 24 HP, 8 cylindres.

LE PÉRIL D'OUTRE-MER

Nous l'avons déjà souvent répété, s'il y a un danger pour l'industrie automobile française, ce n'est ni d'Angleterre, ni d'Allemagne, ni d'Italie qu'il viendra. L'ennemi n'est ni au delà de la Manche, ni derrière les Alpes ou le Rhin. Il est bien plus éloigné ; de l'autre côté de l'Atlantique, mais il n'en est pas moins dangereux. J'ai montré, il y a quelques mois, dans un graphique, que j'ose dire saisissant, l'incroyable progression de la fabrication américaine. Avec la rapidité de ces plantes aquatiques des régions tropicales que l'on voit littéralement pousser à vue d'œil, jusqu'à ce qu'elles viennent s'épanouir au-dessus des eaux tièdes dans une troublante floraison, l'industrie automobile aux Etats-Unis a fait en deux ans le progrès que nous avions mis dix ans à accomplir. Elle nous a maintenant rejoints et dépassés.

Les fabricants américains poursuivent deux buts: boycotter aux Etats-Unis les voitures étrangères ; envahir le marché européen. Ils sont singulièrement aidés par leur régime protectionniste à tarifs prohibitifs qui sont actuellement de 45 % *ad valorem*, soit 9.000 francs pour une voiture de 20.000, tandis que notre tarif au poids, 50 francs par 100 kilos, soit 600 francs pour une voiture de 1.200 kilos ne nous protège guère.

Une chose a, jusqu'ici, manqué aux constructeurs américains : les routes pour essayer leurs voitures. Ils ont bien pensé à en faire construire, mais cela est cher, aussi se sont-ils dit qu'il était beaucoup plus simple de les prendre là, où il y en a d'excellentes, en Europe.

Et c'est ainsi que nous sommes menacés de voir débarquer, au mois de juin prochain, une cinquantaine de voitures américaines qui viendront essayer leur valeur sur les routes d'Europe et plus particulièrement sur les routes françaises, en une sorte de vaste concours de tourisme où tout sera calculé pour faire ressortir la supériorité encore douteuse de la construction américaine.

F. A. Wheel.

Autre temps, autres mœurs ! Aujourd'hui S. M. Carnaval se serait crue déshonorée si elle avait fait son entrée à Nice autrement qu'en automobile.

CYCLISME

Cette machine, employée au Vélodrome d'Hiver, sert à raboter le plancher de la piste et à aspirer les copeaux.

KRAMER NE VIENDRA PAS !

Notre confrère Sels vient de nous apprendre une fâcheuse nouvelle. Kramer, le grand crack américain, ne viendra pas en Europe cette année. Le directeur de la piste de Salt Lake City a obtenu son engagement en lui faisant des offres plus qu'avantageuses. Nous voilà donc privés de belles rencontres. Il aurait été intéressant d'assister à un match entre Kramer, Ellegaard et Poulain. En ce qui concerne Poulain, nous sommes fixés. Notre champion national s'est trop souvent fait battre par le Yankee pour que nous conservions l'espoir de l'en voir triompher, sur une piste régulière. Mais Ellegaard? Nous ne les avons vus aux prises qu'au moment où l'actuel Champion du monde reprenait son entraînement. On ne peut donc savoir aucune ligne sur leur forme respective. Et ce n'est point nous, malheureusement, qui assisterons à leur match.

Le directeur de Salt Lake City rêvait en effet de combiner une course en trois manches entre Kramer et Ellegaard pour le mois d'août. Cette rencontre sera sans doute sensationnelle, et je ne crois pas qu'on puisse donner un pronostic, les deux hommes semblant réunir au même point toutes les qualités requises pour être de véritables champions.

Nous nous contenterons à Paris de posséder parmi nous Walthour qui désire prendre part aux Championnats du monde. Il ne fera pas comme en 1906. Il ne se contentera pas d'un entraînement sommaire, il se présentera cette fois au poteau au mieux de sa forme.

Jacques Mortane.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 17 au 22 février.

CYCLISME

Dimanche 17 février.

Vélodrome d'hiver. — *Match France contre étranger* : L'équipe française (1. Poulain, 2. Dupré, 3. Delage) triomphe de l'équipe étrangère (1. Van den Born, 2 Benyon, 3. Otto Meyer), par 13 points à 17.

Prix Parlby (Handicap, 550 mètres) : 1. Schwab, 2. Benyon, 3. Martin.

Match Guignard-Darragon. (1re manche, 15 kilomètres) : 1. Darragon, en 12 m. 14 s. ; 2. Guignard. (2me manche, 25 kilomètres) : 1. Darragon, en 19 m. 56 s. ; 2. Guignard.

ATHLÉTISME

Dimanche 17 février.

Au parc de Glatigny. — *Championnat de Paris de Cross Country* (14 kilom. 600) : 1. Ballon, en 52 m. ; 2. Rax, 3. Rosset.

HIPPISME

Dimanche 17 février.

Course à Auteuil. — *Prix de Billancourt* (Steeple Chase, 4.200 m.) : 1. Grace Darling, à M. Altmann (A. Carter) 2. Le Trébuchet, 3. Alcyon II. (7 partants.)

Prix Kerym (Haies, 3.100) : 1. Lauzuna, à M. J. Bernard (Piggolt) ; 2. Royal Visiteur, 3. Saint-Laurent. (9 partants.)

Lundi 18 février.

Courses à Vincennes. — *Prix de Fontenay* (Steeple Chase, 3.800 mètres) : 1. Gamester, à M. Storr (Parfrement) ; 2. Colo, 3. Donapalé. (3 partants.)

Jeudi 21 février.

Courses à Auteuil. — *Prix du Viaduc* (Haies, 3 100 mètres) : 1. Voltaire, à M. Altmann (A. Carler), 2. Diego, 3. Neuil. (7 partants.)

LA SOUSCRIPTION SERPOLLET

Nous adressons un appel à tous les amis et admirateurs de Serpollet pour apporter leur appui à la souscription ouverte par M. Ernest Archdeacon. Notre collaborateur a pris l'initiative de fonder un comité pour élever un monument à la gloire du grand pionnier de l'automobile. Adresser les envois à M. Ernest Archdeacon, 77, rue de Prony.

NOTRE HORS-TEXTE

Nous donnons aujourd'hui en hors-texte le portrait du professeur de boxe bien connu, Chabrier. Depuis qu'il enseigne ce sport, le Benjamin des maîtres a remporté à tous les championnats de grands succès. C'est l'un de ceux qui savent le mieux enseigner la méthode anglaise et la méthode française. Dans tous les matches auxquels il a pris part comme combattant il a enthousiasmé les spectateurs par sa maestria.

ATHLÉTISME

Charlemont tirant avec son plus jeune élève, Robert Saurin, âgé de 6 ans.

L'AVANT-DERNIÈRE

J'allais dire la dernière, mais il ne faut jamais désespérer personne.

Vous ne la connaissez pas, je parie. Elle n'a pas fait grand bruit. Mais elle est bien caractéristique de cet état d'esprit qui règne dans les bureaux de la rue de Provence.

Il y a quelques semaines, se disputait un challenge intermagasins. La victoire revint à l'équipe d'un grand magasin que je ne nommerai pas, mais que vous reconnaîtrez facilement, quand je vous aurai dit qu'il est situé non loin de la gare Saint-Lazare et, qu'à la suite d'histoires retentissantes, il a changé, il y a quelque temps, de directeur.

Le nouveau directeur, homme très sportif, fit venir les équipiers qui venaient d'ajouter sur le challenge le nom de sa maison.

— C'est très bien, mes enfants, leur dit-il. Et maintenant, passez à la caisse, le caissier a quelque chose pour vous.

La-dessus, grand tumulte à l'U.S.F.S. A. Enquête, menace de suspension, etc., pour professionnalisme.

Pardon, messieurs, de quoi vous mêlez-vous ? De quel droit prétendez-vous empêcher un patron de témoigner sa satisfaction à un employé de la façon qui lui plaît par une gratification ou une augmentation ?

La chose, d'ailleurs, s'est arrangée. Il paraît que les jeunes gens n'avaient pas touché d'argent, mais des bons de marchandises. Vous saisissez la différence ? Moi pas.

D'autant plus que dans tous les grands magasins, on rend l'argent de tout achat qui a cessé de plaire.

Marcel Viollette.

HIPPISME

A voir ce saut, on pourrait s'imaginer que le record du capitaine Crousse est battu. N'en croyez rien, ce gentleman ne saute que deux mètres.

LES DÉBUTS DE LA SAISON

Il est bien difficile de parler sport à ce moment de la saison. Auteuil a donné le signal de la réouverture, les autres hippodromes l'imitent peu à peu. Et cependant il semble, jusqu'ici, que nous assistons à une sorte de réédition des dernières journées de Nice ou de Pau.

A part quelques rares rentrées, les programmes ne mettent en présence que les mêmes concurrents. Les épreuves se suivent et se ressemblent. Les auteurs responsables de cette monotonie sont les rigueurs de l'hiver : car elles ont entravé pendant de longues journées l'entraînement des chevaux qui, au lieu de courir après la fortune, ont préféré l'attendre dans les écuries à Chantilly ou à Maisons-Laffitte. On dit que les voyages forment la jeunesse ; on peut dire aussi que cette année ils ont favorisé la forme des chevaux. Cette situation aura, du reste, selon toute probabilité, son bon côté. Dans les dernières saisons, à la fin du premier mois consacré au steeple chasing, les rangs des concurrents s'éclaircissaient outre mesure ; cette année, au contraire, les chevaux tenus en réserve par force, débuteront tour à tour et doseront savamment la progression de l'intérêt jusqu'à la réouverture des courses plates.

Une autre cause de monotonie, c'est la série ininterrompue des triomphes d'Alec Carter, favori des parieurs, favori du public, favori de la fortune.

Bref, en ce moment, la seule note de variété est fournie par le temps. Soleil, pluie, tourmentes, tout y est. L'autre jour, à Auteuil, en face du tapis blanc étendu sur la piste et au milieu des rafales de neige, on se serait cru sur un champ de course en Sibérie.

Enfin, ne nous plaignons pas trop. Les grandes épreuves vont commencer. Demain c'est le Prix Finot.

Les engagements pour le grand steeple et la grande course de haies viennent de paraître. Du reste, dans vingt jours nous serons au printemps.

Boïard.

Thomas, le motocycletliste victime d'un accident en Angleterre et dont nous avons parlé la semaine dernière, doit encore se méfier des imprudences, dans la crainte de rechutes. Notre photographie le représente chez lui. A côté de son lit, ses béquilles, dont il est forcé de se servir.

Sur le Circuit de la Seine-Inférieure, il n'est pas rare de rencontrer encore des marchandes s'en aller au marché dans une voiture traînée par des chiens.

LES COURSES D'AUTEUIL

Neuil. Diego. Voltaire.

L'arrivée du Frix du Viaduc (haies 3.100 m., 10.000 francs).

Cette épreuve, courue le jeudi 21 février, est revenue à Voltaire, à M. Altmann, monté par Alec Carter, devant Diego, à une longueur.

Jacasse II. François. Journaliste.

Le Prix Saint-Sauveur (steeple, 4.500 m., 15.000 francs).

A la rivière, Hanoï II tombait. Au mur en terre, Journaliste, monté par A. Carter, prenait l'avantage et triomphait finalement.

La rentrée de Petit Frère.

Petit Frère, par Son O'Mine et Tijuca, à M. Tible, monté par G. Sauval, a gagné le Prix Beugnot.

Diego. Le Belvédère. Neuil. Petit Frère.

L'arrivée du Prix. Beugnot (haies, handicap, 3 500 m., 15.000 francs).

Dans la ligne droite Petit Frère s'assurait le meilleur, tandis que Neuil, qui avait fait plusieurs fautes, succombait d'une tête.

Sans Souci IV. Sylvianne. Biarritz. Diego. Neuil. Tutican. Le Belvédère. Petit Frère. Orangerie. Saint-Laurent. Lauzuna.

Un passage dans le Prix Beugnot.

Orangerie a mené devant Le Belvédère et Saint-Laurent. Elle commettait une faute dans l'allée des Chênes et rétrogradait. Le Belvédère et Tutican prenaient alors la tête, devant Lauzuna. Dans l'allée des Fortifications, Diego et Orangerie rejoignaient les leaders et entre les tournants Petit Frère et Neuil faisaient leur effort. Dans la ligne droite, Petit Frère s'assurait le meilleur.

CONCOURS N° 11 — LES OBSTACLES

Dans quelles courses ces diverses photographies ont-elles été prises?

Les courses d'Auteuil ont repris. La saison de steeple bat son plein. D'après la foule qui se presse sur les hippodromes, on se rend compte combien le sport hippique passionne le public. Aussi, nous a-t-il semblé intéressant de publier un concours s'adressant spécialement aux habitués du turf. Il leur paraîtra facile, car ils connaissent toutes les performances des chevaux. Les cinq photographies que nous représentons ont été prises en 1906. Il s'agit de nous dire à quelles épreuves elles se rattachent. Elles ont toutes été prises sur un des champs de courses de la région parisienne.

Afin d'éviter le tirage au sort entre les réponses exactes, nous posons une seconde question : Quel jour et à quelle heure nous arrivera la première solution?

Nous recevrons les résultats jusqu'au 20 mars et nous publierons le palmarès dans le numéro du 6 avril.

Nous donnons ci-dessous la liste des prix :

Elle est la même que celle du concours n° 10 : *Quels sont ces conduct urs ?*

1er prix. — Une bourse en argent contrôlé contenant 20 francs en espèces.

2e prix. — Un abonnement d'un an à la *Vie au Grand Air*.

3e prix. — Un porte-crayon en argent contrôlé.

Adresser les réponses à

M. *le Directeur des Concours*
des Publications Pierre Lafitte et Cie,
90, Avenue des Champs-Elysées.

en y joignant le bon de concours qui se trouve à la page III de la couverture.

Rappelons que nous donnerons la solution du concours *Quels sports pratiquent-ils?* dans notre prochain numéro, que nous recevons les résultats du concours *Quels sont ces conducteurs?* jusqu'au 5 mars et que nous publierons le palmarès le 23 mars.

UNE CHASSE AU RENARD A PAU

(Cliché Veran.)

A la poursuite du renard.

Les veneurs, au trot de leurs vaillants chevaux, vont « à la queue des chiens » à l'endroit désigné pour l'attaque. Notre photographe a pu saisir l'équipage de M. Wridgway dans ce délicieux paysage qui rappelle les tableaux de l'école anglaise.

Au chenil.

Les chiens ne sont pas encore sortis du chenil. Comme cela se pratique dans les équipages de cerf ou de sanglier, les piqueurs vont les conduire couplés au lieu de l'attaque.

Descente d'un contre-bas.

Les chiens ont attaqué. Le renard a pris de l'avance. Les cavaliers sont obligés de passer par des endroits peu praticables.

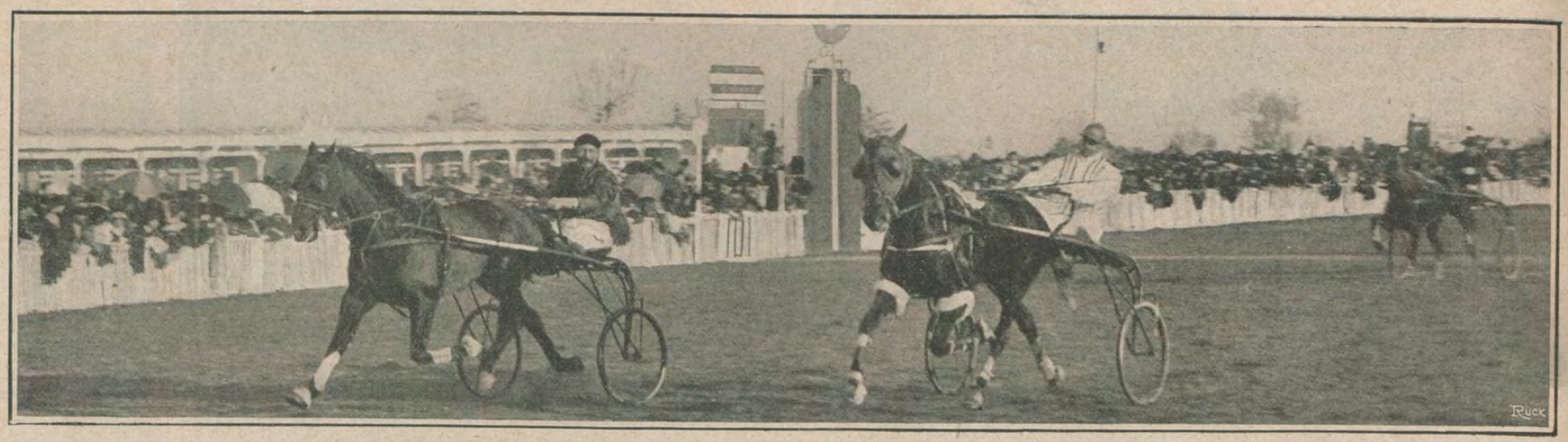
La prise du renard.

Victoire!... Le renard a été saisi par les chiens. La meute, fière de son succès, regarde avec admiration le trophée qu'élève le piqueur pompeusement.

Il est peu de villes de France aussi sportives que Pau. Cette charmante et très agréable station d'hiver reçoit chaque saison la visite de nombreux sportsmen d'Outre-Manche, sans compter ceux qui ont fait de Pau leur résidence habituelle. Ce sont ces sportsmen anglais qui ont importé le « foxhunting », ces chasses au renard qui sont plus du sport hippique que de la vénerie.

LE TROTTING A NICE

(Cliché de notre envoyé spécial.)



L'arrivée du Grand Prix de Milan.

Cette course internationale au trot monté ou attelé, partie liée, disputée sur 1.850 m., a été trottée le 17 Février, à Nice. Astruc à M. Rondony, drivé par Méquignon, a triomphé dans les deux épreuves. Il a même établi le record des chevaux français, trottant la distance sur le pied de 1 m. 25 s. le kilomètre. Le record du monde, qui appartient à un cheval américain, en 1 m. 12 s., est encore loin d'être atteint par nos trotteurs.

LE SPORTSMAN ET LA FINANCE

Nous ne reviendrons pas aujourd'hui sur la faute impardonnable qu'on commet en taxant le revenu de la rente de 4 0/0 pour en tirer 14 millions. Les gens pratiques considèrent comme bien incapable le commerçant qui fait faillite pour quatre sous ; que diraient les ennemis et aussi les amis de la France si elle faisait faillite pour moins que cela ?

Maintenant que ce projet a été imprimé tout au long et étudié sous toutes ses formes, on reste confondu devant l'énormité de la réforme, comparée à l'exiguité du résultat obtenu.

Ainsi, tout notre vieux système d'impôts directs, si sûrs, si bien assis qu'ils étaient toujours payés d'avance, est remplacé d'un seul coup par un système qui, non expérimenté, peut réserver de gros mécomptes, et le résultat est celui-ci : à la place des 690 millions que donnaient les *quatre vieilles*, on *espère* 694 millions de l'impôt sur le revenu !

Tel qu'il se présente, le projet ministériel ne change presque rien aux charges actuelles des contribuables ; les sept catégories ou cédules aboutissent à un dégrèvement global de 116 millions, l'impôt complémentaire comble la différence en tirant 120 millions des poches des 500.000 contribuables les plus riches de France, c'est-à-dire de ceux dont les revenus dépassent 5.000 francs.

Tout le projet n'est fait que pour cet impôt complémentaire, progressif qui, du jour au lendemain, deviendra l'arme la plus redoutable et la plus dangereuse entre les mains de sectaires ou d'imprévoyants. Le régime fiscal institué par le projet le prouve surabondamment par le luxe des précautions et la sévérité des sanctions.

Pour les revenus mobiliers, le fisc a recours à l'*inquisition*, s'ils sont encaissés en France, à la *déclaration*, s'ils sont encaissés à l'étranger ; l'inquisition s'adresse aux Sociétés, aux banquiers, auxquels ils imposent de véritables délations ; la déclaration doit être faite par écrit, sur l'honneur, et les amendes sont aussi énormes.

Ce luxe de précautions indique clairement le but du projet.

On veut arriver à établir une statistique aussi exacte que possible des fortunes existant dans la plus petite commune de France et pour obtenir plus facilement les chiffres vrais on procède à cette statistique sous un régime doux, susceptible d'endormir les timorés.

Mais attendez que les listes soient faites, les renseignements obtenus avec preuves à l'appui, et vous verrez ce que deviendra l'application de ce régime, si ce système est imposé à la France.

Faudrait-il 200, 300 millions pour les retraites ouvrières ? Un simple vote sur la progressivité ou sur la taxation de l'impôt complémentaire mettrait en mouvement ce facile instrument de pression et produirait 400 ou 500 millions au lieu d'en produire 120.

Qui déciderait ? Les dix millions d'électeurs.

Qui paierait ? Le demi-million de contribuables possédant 5.000 francs de revenus et au-dessus.

Nous n'admettons pas que le Parlement approuve un semblable système, dont le premier résultat serait de faire émigrer une énorme quantité de capitaux français.

PETITE CORRESPONDANCE

Assurance Incendie, 25. — *Ne prenez pas de décision hâtive. Après le premier moment d'émotion, le calme est en partie revenu. L'action Soleil, par exemple, qu'une maison de la place demandait à 2.8 0 francs, est remontée à 3.200. Il y a encore loin de ce chiffre à 3.825, qui était la cote de fin juillet dernier, mais on peut espérer que les cours se relèveront encore de plusieurs centaines de francs. C'est une crise que les Compagnies d'assurances n'ont que trop méritée ; le malheur est que les actionnaires nouveaux en sont victimes. Vous qui avez vos actions depuis longtemps, vous avez profité de la hausse. Cependant vous devez vous préparer à vendre au moins la moitié de vos assurances pour les remplacer par de bonnes obligations 5 0/0. Nous vous préviendrons en temps utile.*

Régate 110, Nice. — *Vous ferez bien de réaliser tout ou grande partie de votre bénéfice, puisque vous ne voulez pas conserver ces titres comme placement. Les résultats de 1906 sont très beaux, puisqu'ils dépassent de 50 tonnes les prévisions de M. de Mello lui-même, mais en somme on parle de 14 0/0 sur le prix nominal d'une livre, soit 6 1/2 0/0 environ sur le cours actuel. Ce n'est pas trop pour une valeur de cet ordre et nous préférons voir votre argent sur les actions* Campanario. *Relativement aux cours cotés sur les parts, ces actions devraient être cotées 40 à 45 francs au-dessus de leur prix actuel. C'est en même temps une sécurité et une promesse de plus-value.*

G. L., Cette. — *La tenue du cuivre métal et la diminution du stock visible assurent des bénéfices considérables aux mines de cuivre jeunes et à riche teneur. Vous pouvez acheter* New England and Clifton *ou* Dominion Copper *ou* Campanario *(voyez ce que nous disons plus haut à Régate 110, Nice). Ce sont de bonnes valeurs à plus-values très probables. Mais n'oubliez pas que la plus grosse partie de vos disponibilités doit toujours être placée en valeurs à revenus fixes : obligations ou rentes sur l'Etat — nous préférons les obligations — et surtout prenez soin de diviser vos risques en fractionnant vos placements sur de nombreuses valeurs françaises et étrangères. Dites-nous quel capital vous avez à placer et nous vous soumettrons un projet d'ensemble. Nous vous envoyons la* Revue Internationale des Valeurs de placement, *dans laquelle vous trouverez des études et des indications utiles*

Match 444. — *Nous ne pouvons répondre à votre question que par lettre particulière. Faites-vous connaître ou donnez-nous une adresse certaine. Les numéros que vous nous indiquez ne sont pas sortis.*

Pour tout ce qui concerne la partie financière : renseignements sur valeurs, ordres de Bourse, paiement de coupons, etc., etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser à la

Banque Demmé, Desrousseaux & Cie,

9, rue Pillet-Will, Paris

BLOC-NOTES

* * *

LE BULLETIN DE MICHELIN

* * *

Encore la jante amovible.

* * *

Il ne faut pas de mécanique dans la boue. Peut-on gonfler un amovible ?

Vous avez vu beaucoup de jantes amovibles, au Salon, et vous avez pu vous rendre compte, une fois de plus, que Bibendum avait trouvé la bonne voie au Circuit de la Sarthe.

Dans cette avalanche de systèmes, tous meilleurs les uns que les autres, d'après les auteurs, lequel vous a séduits ?

On vous dit, n'est-ce pas, à peu près partout : Notre système est parfait. Nos pièces sont tournées et ajustées, c'est la pure mécanique.

Chez nous, on vous a dit tout le contraire. Notre jante ne comporte que des agrafes et des boulons, c'est-à dire aucune pièce mécanique ou ajustée. Savez-vous pourquoi ? Parce que les pièces mécaniques, par leur précision même, ne présentent nullement les conditions requises pour travailler dans la boue, comme c'est le cas pour les jantes.

Huit agrafes et autant de boulons, voilà tout ce qu'il nous faut pour vous offrir une jante simple et solide.

Ne cherchez donc dans notre système ni cames ni pièces mécaniques fragiles et compliquées : tout cela, c'est très beau en théorie mais déplorable dans la pratique. Or, il n'y a, n'est-ce pas, que la pratique qui puisse vous intéresser. Un grain de gravier entre deux surfaces ajustées, que devient l'ajustage ?

Quelques automoblistes nous ont écrit pour nous demander si, au cas où, pour une cause quelconque, un pneu monté sur une jante amovible viendrait à se dégonfler il était possible de regonfler sans démonter l'amovible.

A cette question nous répondons : Oui. Notre amovible serait incomplet s'il ne donnait pas cette facilité.

D'ailleurs, comme cette question est très importante, nous y reviendrons dans un prochain Bulletin.

MICHELIN.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. — H.-L. MOTTI.

Le Gérant : JARRIGE.